

# GEMLİK KÖRFEZİ KUZEY KIYILARININ TURİZM COĞRAFYASI

*Tourism Geography of the Gemlik Gulf's Northern Coasts*

Doç. Dr. Suna Doğaner\*

## ÖZET

Araştırma alanı, Gemlik Körfezi kuzeyinde, Armutlu-Gemlik arasındaki kıyuyu kapsamaktadır. Kıyı genellikle yüksek kıyı özelliğinde olup, kısmen alçak kıyı özelliği göstermektedir. Turizmde önemli bir rol oynayan iklim özellikleri ve deniz suyu sıcaklıkları yılda 4 ay uygun koşullara sahiptir. Bitki örtüsü de araştırma alanında turistik çekicilik sağlamaktadır. Kıyı, kolay ulaşım olanağı olan İstanbul, Bursa, Eskişehir ve Ankara'dan tatil konutları için seçilmektedir. Kıyıda yeni karayolunun yapımı da ulaşımı kolaylaştırmıştır. İkinci evlere olan isteğin artması arazi fiyatlarında enflasyona neden olmuştur. Tatil konutları sadece hafta sonları ve yaz mevsiminde kullanıldığından, yılın büyük bir bölümünde boş durmaktadır. Kıyı hızla sanayi ve rekreasyonel faaliyetlerden zarar görmektedir. Eysel atıklar ve sanayi atıkları en önemli sorunu oluşturmaktadır. Kıyılarımızı korumak için yeni planlamalara gerek duyulmaktadır.

## ABSTRACT

The research area of this study is located at the northern coast of Gemlik Gulf between Armutlu and Gemlik. This coast could be taken as a high coast or partly low coast. The climatic conditions and the temperature of the sea which play an important role in tourism are convenient for 4 months of the year. Vegetation is also one of the most valuable touristic attractions of the reseach area.

The coastline within easy access of large cities as İstanbul, Bursa, Eskişehir and Ankara is popular for second homes. The opening up the coastline through motorway construction has also made travel easy and quick. The growing demand for second homes has led to an inflation in property values. Owners visit their second homes only at weekends or for a few weeks during the summer months. Hence the coast is dead for the greater part of the year. The coast is rapidly spoiled by industrialisation and recreational activity. Domestic sewage and insutrial effluents are, in general the most serious pollutants. It seems very clear that active planning is required to protect our coasts.

\* İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü.

### Giriş:

Deniz kıyılarının kullanımı genel olarak ulaşım (karayolu), ticaret (liman, serbest bölge), sanayi tesisi (rafineri, tersane vb.), tarım, savunma (deniz üssü), yerleşme ve turizm yoluyla olmaktadır. Bu kullanım şekillerinden turizm, kırsal yerleşmeler çevresinde, karayoluyla ulaşılabilen yerleri seçmekte, özellikle buldukları kıyıda çok geniş alanları etkileyen sanayi ve kentsel yerleşmelerden olumsuz olarak etkilenmektedir. Kıyının jeomorfolojisine göre, kıyıların bir kısmının turizme uygun olmadığı ve kıyı turizminin iklime bağlı olduğu düşünülürse, Türkiye kıyılarının turizme uygun kesimlerinin özenle korunması gerekmektedir.

Kıyıların turizm açısından kullanımı konaklama tesisleri (otel, motel, pansiyon, apart otel, tatil köyü, kamu dinlenme tesisi, kamping), hizmet üniteleri (ağırlama, alışveriş), ulaşım (karayolu, yat limanı) yoluyla olmaktadır. Kıyıların bir kullanım şekli olarak, tatil konutları da hızla yaygınlaşarak, turizm için en uygun kıyıları kaplamaya başlamıştır. Tatil konutları, kentsel yaşamın yıpratıcı etkisinden uzaklaşmak ve tatil yapmak isteyenlerin, kentlerin devamlı yerleşim alanı dışında, dinlenme fırsatlarını (hafta sonu, resmi tatil, yıllık izin vb.) değerlendirmek için kullandıkları özel konutlardır. Asıl konuta göre "ikinci konut", yoğun kullanımı yaz mevsiminde olduğu için "yazlık konut", tatil dönemlerinde kullanıldığı için "tatil konutları" gibi isimler alan ve rekreasyon amacıyla yapılan bu konutlar, turizmle aynı kaynakları kullanırlar ve iç turizmle ilişki içindedirler. Türkiye'de tatil konutu sahipliği, 1980'li yıllardan itibaren turizm olayının gelişmesi, tatil konutlarının yatırım aracı olarak görülmesi, turistik tesislerde ailelerin tatil yapmalarının pahalı olması, ikinci konut edinme rekabeti, büyük kentlerde çalışanların rekreasyona gereksinim duyması ve tatilin toplumsal bir gereksinim haline dönüşmesi gibi nedenlerle artış göstermiştir.

Kıyılar, iklimi ve rekreasyon olanaklarıyla, tatil konutları için en uygun yerler olarak seçilirken, az nüfuslu kırsal özellik gösteren yerleşme çevrelerini seçen bu konutların yoğunluğu, kıyının beton yığınlarına dönüşmesi, şehirleşme, bitki örtüsünün tahribi, tarım arazilerinin yerleşmeye açılması, kırsal ekonomilerin yapısını değiştirmesi, mevsimlik nüfus artışının yarattığı kirlilik vb. yollarla coğrafi çevreyi olumsuz yönde etkilemektedir.

Tatil konutlarının coğrafi çevreye olan etkilerini incelemek için, bu araştırmaya konu olarak, Türkiye kıyılarında tatil konutlarının yer aldığı en olumsuz örneklerden birisi olarak, Gemlik Körfezi kuzeyinde, Gemlik-Armutlu arasındaki kıyı şeridi seçilmiştir. Turizm ve rekreasyon bakımından çok uygun coğrafi koşullara sahip olan bu kıyının turizm coğrafyası açısından fiziki ve beşeri özellikleri incelenerek, tatil konutlarının kendilerini kıyıya çeken kaynakları nasıl tükettiği ortaya konulmuştur. Araştırmanın amacı, rekreasyon amacıyla yapılan tatil konutlarının, turizm, şehirleşme ve sanayi ile karşılıklı ilişkilerinin incelenerek, henüz bu konutlara açılmamış kıyılar için etkilerinin ortaya konulmasıdır.

### Fiziki Coğrafya Özellikleri ve Turizm İlişkileri:

Kuzeyde İzmit Körfezi, güneyde Gemlik Körfezi arasında yer alan ve doğudan Yalova-Orhangazi-Gemlik arasındaki bir hatla sınırlanan Armutlu yarımadası, büyük bir bölümü 400 m.yi aşan horst şeklindedir. Bu kısımda ilk hareket Oligosen-Miyosen arasında başlamış, fakat en önemli yükselmeye sebep olan hareketler ise, Kuaterner başlarında görülmüştür. Yükselmeye ayak uydurmayan yarımadanın kuzey kısmında İzmit Körfezi ve güneyde Gemlik Körfezi graben şeklinde çökerken, bunlar arasında kalan kütle bir horst şeklinde yükselmiştir.<sup>1</sup>

Armutlu yarımadasında, Samanlı Dağları adı verilen dağlık kütlede en yüksek doruklar batıdan doğuya doğru Taz dağı (921m.), Karlık Dağ (897m), Duman Dağ (915m) ve Samanlı Dağdır (867m). Bu dağlık alanın güney kısmı vadi yoğunluğunun fazla olmayışı ve iç kısımlara sokulan vadilerin genellikle az yarılmış olmasıyla oldukça kütleli bir karakter gösterir<sup>2</sup>. Yamaçların denizle temas eden kısımları yüksek kıyılar haline geçmiş, bunların bazılarında aşınma sonucunda, falezler gelişmiştir. Alçak kıyılar, vadi ağzlarında sınırlı bir alanda yer almaktadır. Kıyı ovalarında, falezler önünde ve karaya doğru ay şeklinde girinti oluşturan küçük koylarda, birikme şekillerinden plajlar yer almaktadır. Bu küçük koylara, Anadolu'nun güneybatı kıyılarında olduğu gibi yöresel adıyla "bük" denilmektedir. Bunların ortak özelliği, içeriye doğru büküm yapan bir koyda, dar bir plajın yer almasıdır (Küçübük, Eşekbükü vb.).

Kıyının jeomorfolojisi, Marmara Havzasının tektonik evrimine bağlı olarak oluşmaya başlamış günümüzdeki şeklini, bu evrimin devam etmekte olan son evresinde almıştır. Deniz seviyesinin günümüzden alçak olduğu Würm ve daha eski buzul devrelerinde, güçlü akarsular tarafından, derin bir şekilde yarılan vadilerin aşağı çığıruları, Flandriyen transgresyonu etkisiyle, sular altında kalarak, iç kısımlara sokulan "ria" adı verilen dar ve derin koylar oluşmuştur<sup>3</sup>. Boyları kısa fakat güçlü olan dereler, fazla miktarda alüvyon getirerek riaları doldurmuş, kıyı boyunca denizin de yardımıyla kıyı ovalarının oluşumunu sağlamışlardır<sup>4</sup>. Günümüzde kıyının en büyük ovaları Armutlu, Fıstıklı, Küçük Kumla ve Büyük Kumla eski riaların dolmasıyla oluşmuşlardır<sup>5</sup>. Bu riaların dolmasıyla kıyı, Türkiye'nin güneybatı kıyılarında olduğu kadar geniş girintiler yapan parçalı özelliğini kaybetmiş, fakat kısa mesafede burunlarla birbirinden ayrılan ve küçük yaylar çizen koylarla "çentikli kıyı" adı verilen bir kıyı şekli oluşmuş, bu kıyı şekli de kıyı çizgisini çok yakından izleyen karayolunun çok kıvrımlı olmasına yol açmıştır. Düz bir hatla doğu-batı doğrultusunda 31 km uzunluğunda olan Gemlik

1 M. Ardos, Türkiye Jeomorfolojisinde Neotektonik (İstanbul, 1979), s. 117.

2 T. Bilgin, Samanlı Dağları (İstanbul, 1967), s. 19.

3 Bilgin, Ön. ver. s. 119

4 A. Ardel, "Armutlu Yarımadası-Jeolojik ve Morfolojik Etüd", Türk Coğrafya Dergisi, sayı. XI-XII, 1948-49, s. 70.

5 Ardel, aynı, s. 70; Bilgin, Ön. ver. s. 114.

Körfezinin, Bozburun-Gemlik arasındaki kuzey kıyılarının koylar hesaplanırsa ancak 38 km.ye ulaşması, kıyının çok fazla girintili çıkıntılı olmadığını göstermektedir.

Kıyının turizmi etkileyen bir özelliği, alçak kıyıların geniş yer kaplamasıdır. Alçak kıyı ovalarını oluşturan kumsallar 8.5 km.lik (Armutlu 2,5 km, Fıstıklı 500 m, Kapaklı 1 km, Narlı 1 km, Karacaali 1 km, Büyük Kumla - Küçük Kumla 2,5 km) bir kıyı şeridini kapsamakta, kıyının büyük bir kısmını yüksek kıyılar oluşturmaktadır. Bazı yerlerde denize dik yarılarla inen, önünde dar plajlar ve küçük koylar olan yüksek kıyıların turizm ve rekreasyon tesisi yapmak için kullanım alanı sınırlı olduğundan, içeriye doğruya genişleyen alçak kıyılar seçilmekte, bunların da az bir kıyı şeridini kapsaması, kıyıların belirli kesimlerinde yapıların yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

Kıyı bu açıdan batıdan doğuya doğru incelenirse, batı ucunda Bozburun-Armutlu arasında Handere koyu alçak bir kıyı oluşturmaktadır. Tavşan Tepe (129m) eteklerinde dar bir plaj oluşturan Sığlar koyundan sonra, kıyının en büyük ovalarından birisi olan, içinden Armutlu Derenin denize döküldüğü, içeriye doğru 1 km genişliğinde Armutlu Ovası yer almaktadır. Bu ova, Büyük Yılanlı Dere ağzına kadar, yüksek bir kıyı önünde, 2,5 km uzunluğunda dar bir plajla doğuya doğru devam etmektedir. Handere koyundan başlayan yapılaşma, Sığlar koyunda Tavşan Tepe yamaçlarına çıkmakta, Armutlu Ovasında üçgen şeklinde içeriye doğru genişlemekte, Yılanlar kıyısında kıyının uzanışına uygun olarak çizgisel bir uzanış göstererek, Büyük Yılanlı Dere ağzına kadar devam etmektedir.

Büyük Yılanlı Dere ağzından, Kapaklı Burnuna kadar olan kıyıda, üçgen şekilli iki küçük ova (Fıstıklı ve Kapaklı Ovaları), dere ağızlarında küçük plajların yer aldığı koylar (Kavacık, Dutluk, İlbet koyları) ve bunlar arasında yüksek kıyılar yer almaktadır. Tatil konutları ve konaklama tesisleri (motel, pansiyon) bu ovalarda ve koylarda yer almaktadır. Kapaklı Burnu-Narlı arasında yer alan yüksek kıyıda, yapılaşmaya açılmamış küçük koylar bulunmaktadır (Küçübük, Çakaldere, Selvi, Kabamersin, Ayazma koyları). Narlı'da ve Karacaali batısında, alçak kıyı oluşturan iki geniş ova yer almaktadır. Bu ovaların kıyısı ve arasındaki yüksek kıyı önündeki dar plaj, çizgisel bir gelişme gösteren tatil konutlarıyla kesintisiz birleşmiş durumdadır. Karacaali ve Büyük Kumla arasında dar plajlar da yapılaşmaya açılmıştır. Alçak kıyıların en uzun ve en genişini Büyük Kumla ve Küçük Kumla Derelerinin vadileri olarak içeriye doğru sokulan ve kıyıda birbirine bitişen 3,5 km genişliğinde B. Kumla ve 2,5 km genişliğinde K. Kumla Ovaları oluşturur. Kıyı boyunca tatil konutlarıyla kesintisiz dolmuş olan bu ovalarda, yapılaşma içeride karayoluna doğru gelişme göstermektedir.

K. Kumla ovasından sonra, Körfezin doğu ucu olan Gemlik Ovasına kadar, yüksek bir kıyı yer almaktadır. Yüzey şekilleri yapılaşmaya uygun olmadığından, çok kısıtlı alanda tatil konutları yer almaktadır. Körfezin doğusunda 6km<sup>2</sup> alan kaplayan Gemlik Ovası, doğu yönünde daralarak, Garsak Boğazının alüvyal tabanıyla birleşir. Gemlik Ovası, Gemlik Körfezinin devamı olan bir graben olup, denizel-

karasal depolarla dolmuş ve dolmaya devam etmektedir<sup>6</sup>. Kıyıda yer alan Gemlik şehri, körfezin kuzey kıyısında batıya doğru yamaçlarda yerleşmeye açılırken, körfezin güneyinde sanayi tesisleriyle gelişme göstermektedir.

Turistik tesislerin ve tatil konutlarının alçak kıyılarda yoğunlaşması yanında, kıyının jeomorfolojisinin turizm üzerindeki bir diğer etkisi de karayolu ulaşımı üzerindedir. Armutlu yarımadasının vadilerle az yarılmış dağlık bir kütle oluşturması, karayolu ulaşımını olumsuz olarak etkilemiş ve batıda Armutlu'nun ulaşımı, karayolu tamamlanıncaya kadar öncelikle denizyoluyla olmuştur. Yarımadanın kuzey-güney doğrultusunda karayolu ulaşımı, doğuda yüzey şekillerinin uygun olduğu Yalova-Orhangazi-Gemlik üzerinden yapılmaktadır. Batıda Armutlu-Yalova arasındaki karayolu ulaşımı, Armutlu Kaplıçasına kadar Hamam Dere vadisini izlemektedir. Buradan itibaren yüzey şekilleri Şenköy'e kadar karayolu ulaşımında güçlü çıkarmaktadır. Bu hattı izleyen yeni karayolu 1971-1972 yıllarında tamamlanmıştır. Böylece Armutlu'nun düzgün karayolu ulaşımı, Gemlik'ten önce Yalovayla olmuştur. Gemlik - Armutlu arasında karayolu ulaşımının zorluğu yüzünden, tatil konutları Gemlik'e yakın olan B. Kumla - K. Kumla kıyısında öncelikle gelişirken, kıyının batısına fazla ilerleyememiş, Armutlu Yalova'ya 1970'li yıllarda bağlanınca, kıyının batı ucu orta kesimden daha önce yapılaşmaya açılmıştır. Armutlu-Gemlik arasında yeni karayolunun yapımı 1988 yılından itibaren ulaşımı kolaylaştırmıştır. Yüksek kıyıyı izlediği kısımlarda bu karayolu, görsel etkisiyle manzara seyir olanakları sunarken, kıyının kıvrımlarına bağlı olarak oldukça virajlıdır.

Arazinin yapısal özelliğine bağlı olarak çıkan sıcak su kaynakları, kaplıca turizmi açısından önemlidir. Armutlu'nun kuzeyinde Hamam Dere vadisinden çıkan sıcak su kaynakları, kuzey-güney doğrultusunda olan ve batıya dönen 2,5 km uzunluğundaki bir fayla ilgilidir<sup>7</sup>. Sıcaklıkları 50-70°C arasında değişmekte olan kaynaklar hipertermal sular gurubuna girmektedir<sup>8</sup>. Suların akım değeri 20 lt/sn, banyo kapasitesi 4937 kişi/gündür ve Türkiye'de birinci derecede önemli ve öncelikli kaplıcalar arasında yer almaktadır<sup>9</sup>. Gemlik şehrinin güneydoğusunda Umurbey köyü yolu üzerinde yer alan, Gemlik Körfezi ve İznik Gölü arasında doğu-batı doğrultusunda uzanan fayla ilgili olarak çıkan kaynağın sıcaklığı 36°C'dir. Armutlu ve Gemlik sıcaksu kaynakları, konaklama tesisi, banyo vb. tesislerle kaplıca turizminde kullanılmaktadır.

Turizmde gidilecek tatil yerinin seçiminde, önemli bir etken olan iklim açısından, Gemlik Körfezi kuzey kıyıları, Karadeniz ve Akdeniz iklimi arasında

<sup>6</sup>A. Ardel, "Marmara Bölgesinin Güneydoğu Havzalarının Morfolojik Karakterleri" Türk Coğrafyası Dergisi, sayı. 2, 1943, s. 162.

M. Ardos, Türkiye Ovaları, cilt. I (İstanbul, 1984), s.70.

<sup>7</sup> M. Akartuna, Armutlu Yarımadasının Jeolojisi (İ.Ü. Fen Fak, 1968), s. 94.

<sup>8</sup> Hidro-Klimatoloji Kürsüsü, Türkiye Maden Suları, Marmara Bölgesi (İstanbul, 1971), s. 89.

<sup>9</sup> I. Ülker, Türkiye'de Sağlık Turizmi ve Kaplıca Planlaması (Ankara, 1988), s. 59.

geçiş özelliği gösteren, Marmara ikliminin etkisi altındadır. Kışlar, Akdeniz iklimine göre daha serin, kuraklık, Akdeniz iklimi kadar belirgin değildir. Kıyının iklimi, Gemlik istasyonu verilerine göre incelenirse, Gemlik'te aylık ortalama sıcaklık Mayıs ayında 15°C'nin üzerine çıkmakta Ekim ayını da içine alarak bu değer üstünde kalmaktadır. (Çizelge 1) Tatillerin en çok tercih edildiği yaz mevsiminde (Haziran-Temmuz, Ağustos), Eylül ayını da içine alarak 20°C'nin üzerindedir.

Çizelge 1- Gemlik ve Armutlu İstasyonu İklim Verileri

GEMLİK İSTASYONU	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	A	Yıllık
Ortalama Sıcaklık (°C)	6.9	6.9	8.6	12.7	17.1	21.6	23.6	23.6	20.2	15.6	12.6	9.4	14.9
Ortalama Yağış (mm)	94.3	88.4	71.1	53.8	51.6	33.8	21.5	9.4	33.8	58.0	74.8	101.0	691.4
Ortalama Bağıl Nem (%)	73	75	74	73	74	71	70	71	70	73	71	76	72
Yağışlı Gün Sayısı	13.4	11.1	10.6	8.2	6.6	4.2	2.3	1.7	3.8	6.5	8.4	11.9	88.7
Açık Gün Sayısı	1.8	0.8	2.6	3.0	4.6	8.0	13.2	14.8	10.2	6.8	4.8	1.2	71.8
Ortalama Rüzgar Hızı (m/sn)	3.4	3.4	3.4	3.3	3.1	3.0	3.3	3.2	3.1	3.2	3.1	3.3	3.2
En Çok Esen Rüzgar Yönü	E	E	E	W	W	E	E	E	SE	SE	SE	E	E
En Kuvvetli Esen Rüzgar Yönü ve Kuvveti	W7	SW7	W7	W7	W8	WNW7	N,NE7	NE7	N7	W7	N,W7	N,W7	W8
ARMUTLU İSTASYONU													
Ortalama Yağış (mm)	211.8	32.0	113.2	78.2	37.5	20.8	11.5	23.0	56.7	52.7	131.4	221.0	1089.8
Yağışlı Gün Sayısı	14.8	14.5	12.5	10.1	6.8	3.4	2.5	2.8	5.0	5.1	11.3	16.3	105.5

Türkiye kıyılarında, aylık ortalama sıcaklığın 20°C'nin üzerinde olduğu aylar sayısı, Ege kıyılarında 4 ay (Kuşadası), Akdeniz'de 6 aydır (Kaş, Antalya). Bu kıyılardaki tatil konutları iklime bağlı olarak daha uzun süreli kullanılırsa da, tatil konutlarının kullanımında, asıl konuta yakınlık da önemli bir etken olduğundan, Gemlik Körfezi kıyıları, yakın şehirlerden (Eskişehir, Bursa, Ankara) seçilmektedir. Tatil konutlarının yoğun kullanıldığı Temmuz, Ağustos aylarının ortalama sıcaklığı 23.6°C'dir. Yüksek sıcaklıklara da bu aylarda rastlanmakta, yüksek sıcaklık ortalamaları 30°C'yi aşmaktadır. Bağıl nemin, diğer mevsimlere göre düşük olmakla beraber yaz mevsiminde %70'in üzerine çıkması, hava sıcaklığının 30°C'nin üzerine çıktığı günlerde bunaltıcı olmaktadır.

İklim özelliklerinden yağış, kıyılarda deniz turizmini olumsuz olarak etkilemekte, kısa süreli tatillerde, tatili bozan bir etken olmaktadır. Yağış rejimi bakımından, Marmara yağış rejimi görülen kıyıda, en çok yağış alan mevsim kıştan sonra azalan yağışlar, yazın en düşük seviyeyi göstermektedir. Yağış miktarının körfezin doğusundan batıya doğru gidildikçe arttığı görülmektedir. Yıllık ortalama yağış miktarı Gemlik'te 691.4 mm, Armutlu 1089.8 mm'dir. (Armutlu'nun verileri

sadece 7 yıllık ortalamaya göredir). Yağış miktarı, batıda kış mevsiminde, doğuya göre fazlalık göstermektedir, yaz mevsiminde her iki kesimde de, yağış azalması görülür. Aylık ortalama yağış, Armutlu'da en düşük Temmuz (11.5 mm), Gemlik'te Ağustos (9.4mm) ayındadır. Tatil yerlerinde yaz mevsiminde yağışlı günler sayısı önem taşımaktadır. Yağışlı günler sayısı tatilcilerin yoğun olduğu Temmuz, Ağustos aylarında ayda ortalama 2-3 gündür.

Rüzgar yönleri ve hızları, yat turizmini etkilemektedir. Yatlar, sert rüzgarlardan etkilenmekte ve demirlemek için, rüzgara karşı korunmalı koyları seçmektedirler. Samanlı Dağlarıyla kuzey rüzgarlarından korunan körfez, batı rüzgarlarına açıktır. En çok esen rüzgar yönü doğu, en kuvvetli esen rüzgar yönü batıdır. Yıllık ortalama rüzgar hızı 3.2m/sn en kuvvetli esen batı rüzgarları, yılda ortalama 8m/sn hızla esmektedir. Koyların büyük bir kısmı, batı rüzgarlarına açık olduğundan, batı rüzgarlarının hızı fazla olduğu günlerde, batı rüzgarlarına karşı korunmalı olan Derin Burun-Narlı arasındaki koylar, yatların demirlemesi için uygundur. Yatlar, sert esen kuzey rüzgarlarından korunmak için, kıyıya yakın seyrederek. Armutlu-Bozburun arasında Handere koyu, kuzey rüzgarlarına karşı korunmalı olduğu için, yatların barınmasına uygundur.

İklimin turizmi etkileyen diğer özelliklerinden, açık günler sayısı, Gemlik'te 71 gün, açık günler sayısının en fazla olduğu aylar, Temmuz ve Ağustos (13-14 gün)tür. Deniz turizmini etkileyen güneşlenme süresi, Marmara Denizi kıyılarında yılda 2200 saat, yaz mevsiminde günde 10-11 saat (en yüksek Temmuz ayı 11 saat/gün)tir. Deniz suyu sıcaklığı, Marmara Denizi kıyılarında yılda 4 ay, 20°C'nin üzerindedir (Haziran-Eylül). Bu iklim özellikleriyle, Gemlik Körfezi kuzey kıyılarında Deniz turizmi mevsimi, yılda 4 ay ile sınırlanabilir (Haziran-Eylül), fakat dinlenmeyi seçenler için, ortalama hava sıcaklığının 15°C'nin üzerinde olduğu Mayıs-Ekim arasında 6 ay uygun sayılabilir.

Gemlik Körfezi kuzey kıyılarının iklimi, bu kıyılarda tatil konutlarının yoğunlaştığı, Yalova ve Mudanya ile karşılaştırılırsa, Yalova'da yıllık ortalama sıcaklık (14.3°C), Gemlik'ten daha düşük (Gemlik 14.9°C), yıllık ortalama yağış miktarı daha yüksektir (Yalova 759.7°C, Gemlik 691.4 mm). Gemlik Körfezi, Samanlı Dağları tarafından soğuk baskınlardan korunmakta, fakat yağmur gölgesi altında kalmaktadır. Sıcaklık ve yağış şartları bakımından, deniz turizmi için Yalova'dan daha uygun koşullara sahip olmasına rağmen, tatil konutlarının yoğunlaştığı Mudanya-Kurşunlu kıyısı ile karşılaştırılırsa, Mudanya'da yıllık ortalama sıcaklık daha yüksek (15.3°C), yıllık ortalama yağış daha düşüktür (629 mm). Mudanya kıyılarında iklimin en olumlu özelliği, bağıl nemin düşük (Mudanya yıllık ortalama % 60, Yalova %76, Gemlik %72), açık günler sayısının fazla olmasıdır (Mudanya yılda 134 gün, Yalova 81 gün, Gemlik 71 gün).

Turizm yörelerine görsel olarak büyük katkı sağlayan bitki örtüsü, çeşitli rekreasyonel etkinliklere (yürüyüş, manzara seyri, fotoğraf çekme vb.) olanak tanınması bakımından da önem taşımaktadır. Armutlu yarımadasında bitki örtüsü,

alçak kıyılarda vadi içlerine kadar ve yamaçlarda tahrip edilmiş olmakla beraber, yüksek kısımlarda geniş alanlar ormanla kaplıdır. Yarımada'nın Gemlik Körfezine bakan yamaçları, kuzey yamaçlara göre daha az yağış aldığı için, kuru ormanlar sahası içinde kalmaktadır. Ormanın hakim ağaç türü yüksek seviyelerde karaçam (*pinus nigra*), aşağı seviyelerde mazı meşesi (*Quercus infectoria*) ve saçlı meşe (*Quercus cerris*)dir<sup>10</sup>. Meşe ormanı, Armutlu Kaplıcasının yer aldığı Hamam Dere vadisinin yamaçlarını kaplayarak, kaplıca turizmi bakımından ilgi çeken bu vadiye, doğal güzellik katmaktadır. Yeşil örtünün bir başka elemanı, fıstık çamlarıdır (*pinus pinea*). Doğal veya insanlar tarafından dikildiği kesin olarak bilinmeyen, fakat kıyıya bütünüyle uyum sağlamış olan bu ağaçlar, yoğun olarak Karacaali-Fıstıklı köyü arasında yamaçlarda yer almaktadır. 1992 de Yunan işgalinde yakılan Karacaali köyü halkı, evlerini yeniden fıstık çamlarını keserek, elde ettikleri keresteyle yapmışlardır<sup>11</sup>. Tohumundan ve kerestesinden faydalanılan ve Fıstıklı köyüne ismini veren bu çamlardan, Kavacık koyunda yaşlı (yaklaşık 90 yaşında) ve boylu bir grup ilgi çekmekte ve deniz turizminde kullanılan bu koyda, gölgeleme işlevi görmektedir.

Samanlı Dağlarının koruyucu etkisiyle güney yamaçlarda ve vadi içlerinde uygun yetişme ortamı bulan makiler, kuru ormanların tahrip edilmesiyle yamaçları kaplamışlardır. Makiler arasında sayıları azalmış kızılçamlar (*pinus brutia*), kermez meşesi (*Quercus coccifera*), mazı meşesi (*Quercus infectoria*), menengiç (*pistacia terebinthus*), yabancı mersin (*myrtus communis*), katır tırnağı (*spartium junceum*), kocayemiş (*Arbutus unedo*), katran ardıcı (*juniperus Oxycedrus*), ağaç fundası (*Erica arborea*), süpürge çalısı (*colluna vulgaris*), akçakesme (*Phillyrea media*), delice, lâden yer almaktadır<sup>12</sup>.

Doğal çevrenin yeşil elemanları arasında yer alan zeytinlikler, doğal bitki örtüsü kaldırılarak dikilmiştir. 1960'lı yıllara kadar kıyıda ki bütün koyları kapladığı bilinen zeytinlikler, günümüzde yapılaşmaya henüz açılmamış koyları ve yamaçları kaplamaktadır. Zeytinliklerin yükselti sınırı, doğudan batıya doğru iklimin etkisiyle azalmakla beraber, kıyıda ki zeytinliklerin tatil konutlarıyla yer değiştirmesi yüzünden, yamaçlarda makiler tahrip edilerek daha yüksek seviyeye çıkmaktadırlar. Yamaçları ve ovaların iç kısımlarını kaplayan zeytin ağaçları, yüksek kıyıyı izleyen karayolundan, esintiye göre yönelen, gümüşü renkli ışıltılı yapraklarının görsel etkisiyle, yerel çekicilik sunarlar.

Yarımada'nın yüzey şekillerinin yerleşme ve ulaşımına uygun olması, ormanın tahribini önlemiştir. Yüksek kısımları kaplayan orman, rekreasyon açısından, kampçılık, piknik, avcılık, manzara seyri, açık hava spor eylemleri vb. etkinlikler için

<sup>10</sup> M. Güngördü, "Güney Marmara Bölümü (Doğu Kesimi) Bitki Örtüsünün Coğrafi Şartları" Coğrafya Dergisi, sayı 1, 1985, s.86.

<sup>11</sup> H. Kayacık, "Gemlik Körfezi Kıyılarındaki Fıstıkçamı Meşcereleri ve bunlar Üzerinde Müşahadeler" Orman Fak. Der. seri A cilt. 7 sayı. 1, 1957, s. 10

<sup>12</sup> Aynı, s. 14



uygundur. Fakat deniz turizmine yönelen bu kıyıda, tatilciler ormandan rekreasyon amacıyla çok az faydalanmaktadırlar (Karacaali'de ormana yürüyüş düzenleniyor). Armutlu yarımadası, orman köyleri ve bitki örtüsüyle kırsal turizm ve turizmin çevre ile birlikte ele alındığı, yapılaşma gerektirmeyen ve mevcut olanakları kullanan, çevresel sorumluluk taşıyan turizm (soft tourism) için uygundur. Türkiye'de yeni başlamakta olan bu turizm için, Yalova'dan başlayıp Değirmen Dere vadisini izleyerek, Haydariye Köyü üzerinden, yarımadaı boyuna kesen ve K. Kumla'da denize inen bir hat boyunca, yürüyüş veya arazi bisikletiyle yapılan turlar düzenlenmektedir.

Sonuç olarak, yarımadaın vadilerle az yarılmış dağlık bir kütle oluşturması, alçak kıyıların küçük bir kıyı şeridinde bulunmasına yol açmış, bu durum turizm ve rekreasyon amaçlı yapılaşmanın, kıyının bazı kısımlarında yoğunlaşmasına neden olmuştur. Yüzey şekillerinin karayolu ulaşımını olumsuz etkilemesi yüzünden, Gemlik'e yakın olan kıyının doğu kesimi, ilk önce yapılaşmaya açılmış, batı kesiminde Armutlu'nun Yalova ile karayolu bağlantısının tamamlanmasından sonra, yapılaşma yoğunlaşmıştır. Yapının turizmle bir diğer ilişkisi de, sıcak su kaynaklarının, Armutlu ve Gemlik'te kaplıca turizmine olanak tanınmasıdır. Kıyının etkisi altında olduğu Marmara iklimi, deniz turizmi için yaklaşık 4 ay uygundur. Türkiye kıyılarında iklime bağlı olarak, deniz turizminin süresi, Ege ve Akdeniz kıyılarına doğru artmaktadır. Bu durum, bu kıyılardaki tatil konutlarının, daha uzun süreli kullanımına olanak vermektedir. Fakat tatil konutu ve asıl konut arasında uzaklık zaman olgusu dikkate alındığında, asıl konuta yakın olan ikinci konutların yıl içinde kullanım süresi artmaktadır. Bu nedenle bu kıyı, yakın olan Bursa, Eskişehir, Ankara gibi iç kısımlardaki şehirlerden seçilmektedir. Bitki örtüsünde, doğal bitki örtüsü ve dikili alanlar (zeytinlikler) görsel olarak çekici bir unsur olurken, rekreasyon açısından çok az değerlendirilmektedir.

### **Yerleşme, Ekonomik Faaliyetler ve Ulaşımın Turizmle İlişkileri:**

Yerleşim tarihi Eskiçağ'a inen kıyıda, Gemlik Körfezinin doğu ucunda yer alan Kios (Gemlik) şehri, komşu Phrygia bölgesinin ticari istasyonu olan, eskiden Phrgia Ascania'sı olarak adlandırılan yerde Miletos halkı tarafından kurulmuştur<sup>13</sup>. Şehre Prusias ismi, Bitinya Kralı I. Prusias tarafından verilmişti<sup>14</sup>. İç kısımda kurulan Prusa (Bursa)dan ayırt etmek için Prusias and Mare denirdi<sup>15</sup>. Marmara Denizinde ticaret kolonileri kuran Miletoslular tarafından seçilmesi ve Bitinyalılar zamanında önem kazanması, iç kısımların özellikle Bursa'nın limanı olarak, yerleşme yerinin uygun olmasıydı. Romalılar zamanında, M.S.1. yüzyılda Gemlik, Marmara Denizinde kuzeybatıdan güneydoğuya doğru yapılan deniz ticareti için, uygun bir limandı ve burayı Bursa ve Ankara üzerinden İç ve Güney Anadolu'ya

<sup>13</sup> Plinius, Naturalis Historia, V, 144.

<sup>14</sup> Strabon, Geographika (Çev. A. Pekman), Kitap XII, Bölüm IV, s.4.

<sup>15</sup>W.M. Ramsay, Anadolunun Tarihi Coğrafyası (Çev. M. Pektas, İstanbul, 1960), s. 195.

bağlayan bir rol yapılmıştı<sup>16</sup>. Gemlik Bizanslılar Dönemin de liman olarak önemini korumuş, Selçuklular Döneminde Süleyman Şah'ın komutanlarından Ebu'l el Kasım tarafından alınmıştı<sup>17</sup>. Fakat Ebu'l el Kasım 1090 yılında Bizanslılara yenilerek Kios'tan çekilmiştir<sup>18</sup>. Gemlik Osmanlılar'ın eline, İznik'in alınışından 4 yıl sonra, Orhan Bey zamanında (1334) geçmiş, bunu Armutlu Mevkiinin alınışı izlemiştir<sup>19</sup>. Ankara Savaşından sonra (1402), Timur'un orduları tarafından Bursa, İznik Mihaliç vb. şehirlerle birlikte yağma edilmiştir<sup>20</sup>. Kurtuluş Savaşı yıllarında, 6 Temmuz 1990 de bir İngiliz filosu tarafından işgal edilmiş, 12 Eylül 1992 de Türk Ordusu tarafından kurtarılmıştır<sup>21</sup>.

Günümüzde Gemlik Körfezinin kuzey kıyısındaki yerleşmeler, idari bakımdan Bursa ilinin Gemlik ilçesine aittir. Yerleşmelerin bir kısmı, kuruluş yeri olarak kıyıyı seçmiş (Gemlik, Karacaali, Narlı), bazı köyler kıyıdan içeride kurulmuş (K. Kumla 2,5 km, Kapaklı 400m, Fıstıklı 500 m içeride), B. Kumla kıyıdan 3 km içeride kurulup, 1960'lı yılların başlarında doğal bir olay sonucu (taşkın) yerini değiştirerek kıyıda iskele çevresine inmiştir. Diğer köyler, yüksek yerleri seçen ve Batum civarından göç eden Gürcüler tarafından kurulan orman köyleridir (Haydariye 400 m, Selimiye 500 m, Hayriye 400 m, Sultaniye 490 m, Mecidiyeköy 350 m).

İlçe merkezi Gemlik, körfezin doğusunda, yerleşmeye uygun bir ovanın kıyısında kuruludur. Kıyıdaki gelişimi kuzaybatıdaki yamaçlara doğru yeni konutlarla olurken, körfezin güneyindeki gelişimi, sanayi tesisleriyle olmaktadır. Kıyıda kurulan yerleşmelerden Karacaali, yamaca yasalanan küçük bir koyu kuruluş yeri seçerek, balıkçılık faaliyetini sağlayan iskele çevresinde, toplu yerleşme özelliği göstermektedir. Batısındaki dar, fakat içeriye doğru geniş ovayı, zeytincilik faaliyetine ayırmış, köyün turizm amaçlı gelişimi de bu kesimde olmuştur. Narlı'da, geniş bir ovanın batısında iskele çevresinde, balıkçılık faaliyetine bağlı olarak kıyıyı seçmiş, zeytinliklere ayrılan doğu kıyısı, tatil konutları için uygun alan oluşturmuştur.

Bazı köyler kıyı ovalarını bütünüyle zeytinliklere bırakarak, kıyıdan birkaç kilometre içeride kurulup, balıkçılık faaliyetlerini, kıyıda bir iskeleyle sağlamışlardır (K. Kumla, Kapaklı, Fıstıklı, Armutlu ve sonradan kıyıya inen B. Kumla). Yerleşmeden kopuk olan bu iskeleler, isimlerini bağlı oldukları köyden almışlardır (Armutlu, Fıstıklı, Kapaklı iskelesi vb.). Bu yerleşmelerin hepsinin ortak özelliği, kuruldukları üçgen şekilli ovanın, içeriye sokulup yamaca yaslandığı yerde kurulmuş toplu yerleşme şeklinde olmalarıdır. Kıyıdaki iskeleleri de, dere ağzından kaçarak,

16 R. Stewig, Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları (Çev. R. Turfan-M. Şevki Yazman, İstanbul, 1970), s. 62.)

17 A. Sevim, Anadolu Fatihî Kutalmışoğlu Süleymanşah (Ankara, 1990), s. 39.

18 E. Merçil, Müslüman-Türk Devletleri Tarihi (İstanbul, 1985), s. 111.

19 İ.H. Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi I. Cilt (Ankara, 1982), s. 122.

20 D. E. Pitcher, An Historical Geography of the Ottoman Empire (Leiden, 1972), s. 57

21 U. Kocatürk, Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (Ankara, 1983), s. 180 ve 344.

ovanın batı veya doğu ucunu seçmişlerdir. Yerleşmelerin kıyıda bu şekilde mümkün olduğu kadar içeride kurulup kıyının zeytinliklere ayrılması, tatil konutlarının yapılması için uygun boş alanlar yaratmıştır.

Yüksek yerlerde, vadi tabanlarını geçen orman köyleri ise, günümüzde turizmle ilişkili olmamakla beraber, yoğun yapılaşmanın olduğu kıyının, yaylası olmak özelliğindedir. Kırsal turizm için uygun olan bu köylerden kıyıya en yakın ve en alt seviyede bulunan Mecidiye Köyünde, zeytinlikler sahipleri tarafından satılmaktadır.

Yerleşmelerin kırsal yapısı yanında, az nüfuslu olmaları da, tatil konutlarının bu kıyıyı seçmesinde etken olmuştur. Tatil konutları, arsa sağlaması ve rekreasyon isteği gibi nedenlerle, az nüfuslu yerleşmelerin çevresini seçmektedir. Körfezin doğusunda yer alan Gemlik 50 bini aşan (50.237 nüfus, 1990) nüfusuyla kıyının en büyük kentidir. Sanayinin etkisiyle gelişmeye başlayan bu kent, yüksek kıyının yer aldığı kuzey kesime doğru, dar bir kıyı şeridinde, tatil konutlarıyla K. Kumla'ya doğru gelişmektedir. Diğer yerleşmelerin nüfusu K. Kumla (4578), Armutlu (3201) ve Fıstıklı (1248) dışında, 1000 kişinin altındadır (Kapaklı 778, Karacaali 768, B. Kumla 742, Narlı 544). 1960-1970 yılları arasında B.Kumla, Karacaali, Narlı ve Kapaklı'da nüfus azalması görülmüş, 1970 yılından sonra nüfus, tekrar artmaya başlamıştır. 1970-1990 yılları arasında en büyük nüfus artışı % 10.8 yıllık artış oranıyla K. Kumla'da görülmüştür. Gemlik'te bu oran % 9.8, Armutlu'da % 3.6'dır. Gemlik'te nüfus artışı, kentleşme ve sanayileşmeye bağlanırken, K. Kumla ve Armutlu'da turizme bağlanabilir. Tatil konutları, yaz mevsiminde büyük bir nüfus artışına neden olmaktadır. K. Kumla'da nüfus yaz mevsiminde Gemlik'in nüfusunu aşmaktadır.

Yerleşmelerin ekonomik faaliyetleri, zeytincilik, balıkçılık ve orman ürünlerine dayanmaktadır. Zeytincilik, yörede bütün köylerin ortak tarımsal faaliyetidir. Gemlik zeytini, bulunduğu yörenin iklimi ve toprağına çok uygun, Marmara Bölgesinin en ünlü siyah salamuralık zeytinidir. Küçük çekirdekli, ince kabuklu, yağ oranı yüksek olan bu zeytin, besin değeri bakımından Akdeniz Bölgesinin en ünlü zeytinlerinden birisidir<sup>22</sup>. Gemlik zeytininin yağı kaliteli olmakla beraber, ekonomik olmadığı için Gemlik zeytinciliğinin amacı sofralık zeytin üretimidir. Yörenin zeytinleri Marmara Birlik (Marmara Zeytin Tarım-Satış Kooperatifleri Birliği) tarafından değerlendirilmektedir. Köylerde halk kendi sofralık zeytin ve yağını kendisi yapmaktadır. Köylerde az sayıda imalathane bulunmaktadır (K. Kumla 4, Armutlu 3, B. Kumla 1 imalathane).

Zeytin ağacı tarımı için uygun olan, deniz kıyısında kuzey rüzgarlarına kapalı alüvyal düzlükler, aynı zamanda turizm için de uygun olan alçak kıyıları ve kumsalları oluşturduğundan, 1960'lı yıllara kadar bütünüyle zeytinlik olan kıyı ovaları ve küçük koylarda değerli tarım arazileri, Türkiye'nin diğer kıyılarında (Bodrum'da

mandalina, Alanya'da muz bahçeleri vb.) olduğu gibi, yerlerini tatil konutlarına bırakmışlardır. Kıyıda tatil konutlarıyla sınır oluşturan zeytinlikler, tatil konutları iç kısımlara yayıldıkça gerilemektedir. Zeytinliklerin satışı karayolunun diğer tarafına geçerek, yamaçlardaki zeytinliklerde satışa çıkarılmaya başlamıştır. Gemlik ilçesinde 1980'li yıllarda 6 milyonu aşan meyve veren zeytin ağacı olmasına rağmen (6.234.750, 1982 yılı), bu rakam 1990'lı yıllarda 2 milyona düşmüştür (2.194.000, 1990 yılı)<sup>23</sup>. Kıyıda ortadan kaldırılırken, yamaçlarda doğal bitki örtüsü tahrip edilerek zeytinlik kurulmasına rağmen, zeytin ağacının yükseltti sınırı, iklim şartlarına göre, daha fazla genişleme olanağı bulamayacaktır.

Yerleşmelerin asıl geçim kaynağını, daha fazla gelir getiren balıkçılık oluşturmaktadır. Balıkçılık, genel olarak köylerde zeytinlikle beraber köylerin ekonomik faaliyeti olmakla beraber, kıyının doğusunda zeytinçilik (K. Kumla), batısında balıkçılık daha önemlidir. Bunun nedeni, zeytin ağacının yetişme alanının kuzey rüzgarları alan ve daha fazla yağışlı olan batı kıyılarında, daha sınırlı yetişme ortamı bulmasıdır.

Balıkçılık, balıkçı motorlarıyla (gırgır) yapılmaktadır (Armutlu'da yaklaşık 40-50, Karacaali'de 30, Fıstıklı'da 7 adet). Gemlik, K. Kumla, B. Kumla, Karacaali, Kapaklı, Fıstıklı ve Armutlu İskeleleri, balıkçılık için kullanılmakta, ayrıca Gemlik balıkçı barınağı, Narlı'da 1989'da tamamlanan yeni bir barınak, balıkçılığa hizmet etmektedir. Fıstıklı'da 1988'de başlayan bir barınağın inşası devam etmektedir. Kapaklı ve Karacaali'de balıkçı barınakları yapımı planlanmıştır.

Balıkçılık, Marmara Denizinde 1960'lı yıllardan itibaren artan genel kirlilik, Gemlik Körfezinde gelişen sanayinin atıkları, Gemlik'te nüfus yoğunluğunun ve yaz mevsiminde tatil konutlarının yarattığı evsel atıkların dolaylı oluşan kirlilikten, olumsuz etkilenmektedir. Marmara Denizinin en yoğun kirlenmiş yerleri, İstanbul Boğazının Marmara ağzını çevreleyen bölge ve İzmit Körfezinden sonra, Gemlik ve Bandırma Körfezlerinde, kirlilik açısından tehlikeli boyutlara hızla ulaşılmaktadır<sup>24</sup>. Bu durum, balık türlerinde sayısal bir gerilemeye yol açmaktadır. Marmara Denizinde göçmen türlerden hamsi, istavrit, kefal, kolyoz, lüfer, uskumru, palamut ve dip balıklarından lipsöz, mezgit, sardalya, tekir, kırlangıç kirlilikten etkilenirken, izmarit, mercan, barbunya, istakoz artık çok azalmış durumdadır. Kuzey, güney ve doğusu yoğun yerleşmeye, güneydoğusu sanayi faaliyetlerine açılan Gemlik Körfezinde balıkçılık, artık ekonomik olmadığından balıkçılar, av mevsiminde diğer denizlere özellikle Akdeniz'e gitmektedirler.

Balıkçılığın turizmle ilişkisi, Türkiye'nin diğer kıyılarında olduğu gibi, su ürünlerine ilgi gösteren tatilciler için, av yasağı süresinin (1 Nisan - 1 Eylül) yoğun turizm mevsiminin içinde kalmasıdır. Fakat kaçak balık avcılığı, bu eksikliği fazla hissettirmemektedir. Yaz mevsiminde iskelelere çekilen çok renkli balıkçı motorları, kırsal görünümün çekici bir unsurunu oluşturmaktadır. 250 kişi alabilen birkaç

<sup>23</sup> Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü.

<sup>24</sup> Türkiye Çevre Vakfı, Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, (Ankara, 1991), s. 202.

balıkçı motoru, yaz mevsiminde Gemlik-Armutlu arasındaki köyleri ve karşı kıyıda Mudanya-Kurşunlu'yu içine alan "günlük tur" düzenlenmektedir. Bu turların bitimini, turizm mevsimi değil, av yasağının sona ermesi (1 Eylül) sınırlamaktadır. Amatör olta balıkçılığı ise, denize dayalı açık hava rekreasyon faaliyeti olarak, yoğun bir şekilde yapılmaktadır.

Ekonomik faaliyetlerden orman köylerinin faaliyeti olan odunculuk azalmış, odun kömürü yapımı ortadan kalkmıştır. 1960'lı yıllarda orman köylerinden elde edilen odun ve odun kömürü, hayvan sırtında iskeleler indirilerek depo edilir ve kıyı köyleri bunun ticaretiyle uğraşır<sup>25</sup>. Karayolunun gelişmediği kıyıda, ticari taşımacılık deniz motorlarıyla yapılıyordu. Kıyının ürünlerinden odun, odun kömürü ve yağ İstanbul'a gönderiliyordu (Eminönü Odun İskelesi, Galata Yağkapanı İskelesine). Aynı motorlar İstanbul'dan mal yükleyerek dönüyordu. Armutlu'ya 1963 de yeni iskelenin yapımı ve Mudanya'ya gelen gemilerin Armutlu'ya uğraması, yük ve yolcu taşımacılığı sağlamış ve karayolunun da 1970'li yıllardan itibaren gelişmesiyle, motolla taşımacılık ortadan kalkmıştır. Ekonomik faaliyetler arasında, Fıstıklı köyünde ipekböcekçiliği (kozacılık) yapılmakta ve Bursa'ya ham ipek satılmaktadır. Fıstık çamı ağaçlarının kozalaklarından tohumları toplanıp (fıstık), paketlenerek satılmaktadır.

Sanayi faaliyetleri, körfezin doğusunda Gemlik'te yoğunlaşmıştır. Armutlu-Gemlik arasındaki kıyı şerhinde, Kapaklı'da Kabamersin köyünde 5 yıl önce kurulan bir tersane yer almaktadır. Gemlik'te Selçuklular Dönemine kadar uzanan gemi yapımı, Osmanlılar Döneminde de devam etmiştir. Gemlik'in güneyinde bulunan tersanenin bulunduğu mevkiye 1938 yılında Suni İpek fabrikası yapılmıştır. Günümüzde sanayi tesisleri de bu kesimde yoğunlaşmıştır. Gemlik'te büyük sanayi kuruluşu olarak, Suni İpek ve Viskoz Ürünleri sanayi, Azot sanayi, BP petrol ürünleri fabrikası, Borusan (su ve gaz boruları) fabrikası, Çimtaş çelik konstrüksiyon fabrikası, sabun ve yağ fabrikaları yer almaktadır. Ayrıca sabun ve yağ yapan küçük sanayi kuruluşları bulunmaktadır. Sanayi faaliyetlerinin turizm üzerine olumsuz etkileri bilinmektedir (gürültü, deniz ve hava kirliliği vb.). Gemlik Körfezinin kuzey ve güney kıyılarınin (Mudanya-Kurşunlu) turizm, güneydoğu kıyısının sanayi tesisleriyle kullanımı, asıl rekreasyon faaliyeti denize girmek olan kıyı turizmiyle, bir çelişki yaratmaktadır. Körfez, Gemlik'teki sanayi tesislerinin atıkları, Orhangazi'nin sanayi ve evsel atıklarını taşıyan Gölayağı Deresiyle kirlenmektedir. Diğer körfezlere oranla en fazla Azot bileşiklerine, kıyısında Azot Gübre sanayinin bulunduğu Gemlik Körfezinde rastlanmıştır<sup>27</sup>. Deniz kirliliği, temiz ve berrak denizleri seçen yat turizmini de olumsuz etkilemektedir.

Ulaşımında, Armutlu yarımadasının yüzeyşekilleri, karayolu ulaşımına uygun olmadığı için, yeni karayolları yapıncaya kadar denizyolu önem kazanmıştı. Denizyolu ulaşımı, özellikle İstanbul'dan yolcu ve yük taşımacılığı sağlıyordu.

<sup>25</sup> Bilgin, Ön. ver. s. 119.

<sup>27</sup> Türkiye Çevre Vakfı, Ön. ver. s. 211.

Günümüzde yolcu taşımacılığında Armutlu iskelesi, yük taşımacılığında Gemlik Limanı kullanılmaktadır. Eskiden Gemlik Limanı yolcu taşımacılığı için önemli bir limandı. 1844 de İstanbul'dan Gemlik'e askeri amaçlı yapılmış bir buharlı gemi (Mehir-i Bahri) eşya ve yük taşımacılığı için sefere konulmuştu<sup>28</sup>. 1850 yılında, İstanbul'dan, İzmir, İzmit, Trabzon'la beraber Gemlik için de posta seferleri yapılıyordu<sup>29</sup>. Yolcu taşımacılığı için İstanbul-Mudanya arası önem kazanmış ve Gemlik Limanı yük taşımacılığına ayrılmıştır. 1963 de Armutlu'ya yeni bir iskelenin yapımı ve Mudanya'ya gelen gemilerin Armutlu'ya uğramasıyla, İstanbul-Armutlu arasında denizyolu yolcu taşımacılığı sağlanmış, bu durum Armutlu kıyısının tatil konutları için seçilmesine yol açmıştır. Armutlu'nun denizyoluyla İstanbul'a bağlantısı İstanbul-Armutlu-Mudanya arasındaki yolcu gemileriyle olduğu gibi, Yalova ve Çınarcık üzerinden de olmaktadır. Yalova'dan İstanbul'a (Kartal-Bostancı-Kabataş) düzenli yolcu gemisi ve deniz otobüsü seferleri, Çınarcık'tan İstanbul'a yolcu gemisi, Eskişehir-Topçular arasında feribot seferleri bulunmaktadır.

Yük taşımacılığında Gemlik Limanı, Azot Gübre Fabrikası rıhtımı, Borusan iskelesi ve yapımı devam eden Gempport Limanı kullanılmaktadır. Geniş bir hinterlandı olan Gemlik Limanı, Mudanya Limanı ile beraber Bursa'nın ticaret limanı özelliğindedir (Gemlik Limanı ithalat 589.745 ton, ihracat 233.106 ton 1991 yılı)<sup>30</sup> Yeni yapılan serbest liman **tamamlandığında** Gemlik büyük bir liman şehri olma yolundadır.

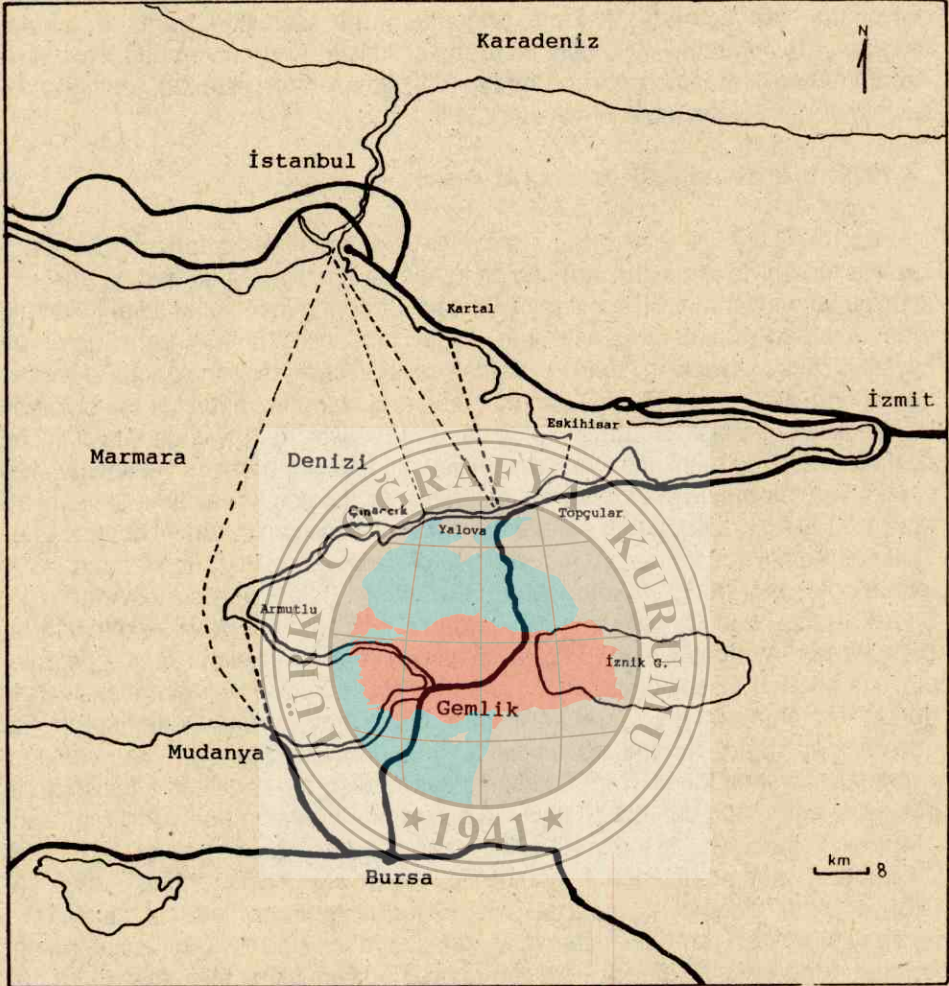
Karayolu ulaşımı, batı kıyılar için Armutlu-Yalova üzerinden, doğu kıyılar için Gemlik üzerinden sağlanmaktadır. Armutlu-Gemlik arasında, eski karayolunun kuzeyinden geçen yeni karayolu, Gemlik'ten Fıstıklı'ya kadar tamamlanmış, Mecidiyeköyü güneyinden Armutlu'ya kadar olan kısmı tamamlanmak üzeredir. Tatilciler ulaşımını özel taşıtlarıyla yaptıklarından, turizm yerli halka taşımacılıkta bir gelir kaynağı sağlamamıştır. Gemlik-K.Kumla-B.Kumla-Karacaali-Narlı arasında Gemlik'ten kalkan minibüsler yolcu taşımaktadır. Armutlu-Gemlik arasında günde iki sefer yapan (Belediye ve özel şirket) 2 otobüs bulunmaktadır. Ayrıca Armutlu-Kaplıca arasında, yerel idarenin düzenli taşıma yapan iki minibüsü bulunmaktadır.

Sonuç olarak kıyı, tarihi yerleşim kalıntıları ve tarihi yapılar bakımından zengin değildir. Fakat Armutlu (15 ev) ve Kapaklı'da Osmanlı Dönemine ait evler tarihi özelliğinden dolayı kültür turizmi açısından önemlidir. Turizm, günümüzdeki yerleşim yerlerinin seçiminden etkilenmiştir. Yerleşmelerin, üç tanesi dışında, kıyı ovalarından içeride kurularak, kıyıyı dikili alanlara ayırması, tatil konutları için boş alanlar oluşturmuştur. Kıyıda nüfusun az olması, tatil konutları için çekici unsur olmuş, fakat yaz mevsiminde büyük bir nüfus artışı ortaya çıkmıştır. Bu durum, yerel idarelerin hizmetlerinin aksamasına neden olmaktadır. Kıyıda nüfus turizmle ilgili olarak en fazla K. Kumla ve Armutlu'da artış göstermesine rağmen, 5000'in

<sup>28</sup> E.Z. Karal, Osmanlı Tarihi, VI cilt (Ankara, 1983), s. 265.

<sup>29</sup> Karal, aynı, s. 266

<sup>30</sup> Devlet İstatistik Enstitüsü. Dış Ticaret İstatistikleri 1991.



Şekil 1. Araştırma Alanının Karayolu ve Denizyolu Ulaşımı

altındadır. Ekonomik faaliyetlerden, kıyı ovaları ve küçük koyları seçen zeytinlikler, yerlerini tatil konutlarına bırakmaktadır. Bu durum, Akdeniz Bölgesinin bu yörenin iklimine iyi uyum sağlayan, ünlü siyah salamuralık zeytininin yetişme alanını daraltmaktadır. Gemlik Körfezi kuzey kıyısında, köylerin balıkçılık ve zeytinçiliğe dayanan kırsal ekonomik yapısı ile Gemlik şehrinde sanayinin gelişmesi ve en önemli tesislerin şehrin güney kıyısında yer alması, körfezin birarada bulunması mümkün olmayan, sanayi ve turizm amaçlı kullanılmasına neden olmuştur. Sanayi atıkları denizi kirletirken, turizmin de evsel atıklarla denizi kirletmesi diğer bir çelişkidir. Çünkü turizm devamlılığı açısından, kendisini çeken unsurları tüketmemelidir. Turizm karayolu ulaşımına bağlı olarak gelişme göstermiştir. Armutlu'nun İstanbul ile denizyolu bağlantısı tatil konutlarının bu şehirden ilgi

görmesine yol açmıştır. Kıyının doğu kısmının Gemlik'e bağlantısı kolay olduğundan yakındaki büyük şehirlerden seçilmiştir. Kıyının Armutlu-Yalova ve Armutlu-Gemlik arasında düzenli karayolu ulaşım, Armutlu-Istanbul arasında denizyolu ulaşımı olanağı bulunmaktadır (Şekil 1).

### **Kıyının Turizm Amaçlı Kullanıma Açılması:**

Armutlu - Gemlik arasında turizmin ilk başlangıcı, deniz turizminden önce kaplıca turizmiyle olmuştur. Armutlu'da kıyından 4 km. içeride bir vadiye yer alan sıcaksu kaynaklarının, Bizanslılar ve Osmanlılar döneminde kullanıldığı bilinmektedir. Eskiden günlük gidiş-gelişlerle, sağlık amacıyla banyo yapmak için kullanılan sıcaksu kaynakları, 1930'lu yıllarda bir konaklama tesisinin yapımıyla kaplıca haline dönüşmüştür. 1970 yılından itibaren yerel idarenin yaptırdığı pansiyonlarla, konaklama kapasitesi artmıştır (450 yatak, 1992 yılı). 1980 yılında 72 yataklı bir özel otel, 1982 de tarihi erkekler hamamı yanına, kadınlar hamamı yapılmıştır. 100 yataklı yeni bir otel inşaatı devam etmektedir. Kaplıca'da konaklama tesisleri 15 Mayıs-30 Ekim arasında (5,5 ay), hamamlar ve 1 pansiyon bütün yıl boyunca kullanılmaktadır. Yoğun kullanım mevsiminde (Temmuz-Ağustos) konaklama tesislerinin doluluk oranı % 100 olup, Marmara Bölgesi (İstanbul, Edirne, Adapazarı, Bilecik, Bursa) dışında çok uzak şehirlerden (Trabzon, Siirt) gelenler olmaktadır. Dış turizmde Avrupa ülkeleri (Belçika, Almanya) ve Arap ülkeleri (Suriye) gelenler olmakla beraber az sayıda (yılıda yaklaşık 30 kişi). Yoğun kullanım mevsiminde günde ortalama 400 kişi, yerel idarenin iki küçük havuzunu kullanmaktadır. Bu durum ise, sağlık turizmi açısından uygun görünmediğinden, yeni tesisler yapılması gerekmektedir. Yoğun turizm mevsimi dışında, konaklama tesislerinde doluluk oranı % 40a düşmekte, havuzlardan günde ortalama 30-40 kişi faydalanmaktadır. Burada kaplıca turizmi küçük bir rekreasyon iş alanı yaratmıştır (1 market, 2 lokanta, 1 manav). İçinden Armutlu-Yalova karayolu geçen kaplıca, dar bir vadiye yer aldığından yol boyunca gelişme göstermektedir. Konaklama tesisleri yetersiz olduğundan, Armutlu kıyısındaki konaklama tesisleri de kaplıca için gelenler tarafından kullanılmaktadır. Gemlik kaplıcasında küçük bir tesis olup (1 havuz, 7 yatak), bütün yıl açık olan bu tesislerden günde 50-60 kişi faydalanmaktadır.

Kıyının deniz turizmine açılması, öncelikle Armutlu ve K.Kumla ve Karacaali'de, kumsalların çadırla günlük gidiş-gelişlerle kullanılmasıyla olmuştur. Kıyının turizme en yoğun açılan kısmı, B. Kumla kıyısı ile birleşerek geniş ve uzun bir kıyı oluşturan K. Kumla kıyısıdır. B. Kumla ve K. Kumla köyleri, kıyından içeride kurularak bu ovayı zeytinliklere bırakmış ve köyün kıyı ile bağlantısı sadece iki iskele ile olmuştur. 1960'lı yıllarda B. Kumla köyünün kıyıya taşınmasıyla kıyı yerleşmeye açılmış, fakat köy kumsalın batı yamacını seçmiştir. 1970 yılına kadar kıyıda sadece zeytinlik ve köye ait birkaç ev bulunurken, kumsal çadırlarla rekreasyona açılmıştır. Kıyıda arsalara olan istek nedeniyle, zeytincilikle geçinen K. Kumla köyünün kıyıda arsaları satılmış, 1978 de başlayan yapılaşma hızla artarak, B. Kumla-K. Kumla kıyısını bütünüyle kaplamıştır. Kuruluş amacı rekreasyon olan tatil konutları, modern anlamda bir rekreasyon tesisi olmayıp, içeriye doğru dikey



genişleme olanağı bulunurken, dar bir kumsal ve karayolu gerisinde 2,5 km. uzunluğunda bütün kıyıyı beton sitelerle (7-8 katlı olanlar var) kapatmıştır. K. Kumla'da yaz nüfusu 100 bine ulaşmakta, kışın ise 2500 kişi devamlı kalmaktadır. Tatil konutlarıyla işgal edilen kıyıda, konaklama tesisi olarak K. Kumla'da iskele çevresinde 6 pansiyon (400 yatak) ve B. Kumla'da 5 motel (400 yatak) yer almaktadır. Bu kıyı Gemlik şehrinin devamlı yerleşim sahası dışında, mevsimlik olarak kullanılan ve şehrsel fonksiyonları kendine çekerek, tatil merkezinden çok şehirleşme özelliği gösteren, yerleşmenin özel bir şeklini oluşturmaktadır. Kıyıda bu şehirleşmeye rağmen, kıyıdan 2,5 km içeride bulunan K. Kumla köyü, tatil konutlarının kıyıya bağlı çizgisel bir gelişme göstermesi yüzünden, yapılaşmadan uzak kırsal özelliğini korumaktadır. Köyde iki katlı kerpiç veya tuğla ile doldurulmuş "ahşap karkas evler" (Hıms ev) kırsal turizm için ilgi çekicidir. Köyde Osmanlı Dönemine ait bir hamam bulunmaktadır. B. Kumla köyü de kıyıda ovanın batısındaki yamaçta kırsal yapısını korumaktadır. Fakat 7-8 katlı beton sitelerle çok büyük çelişki oluşturmaktadır.

B. Kumla batısında kıyı, yüksek kıyı özelliği göstermektedir. Karacaali köyü de batısındaki alçak kıyıyı dikili alanlara bırakarak yamaçta kurulmuştur. Asıl ekonomik faaliyeti balıkçılık olan ve zeytinlik de yapılan köy, kıyıda iskele çevresinde ahşap dolgu tipinde, sivil mimari örnekleriyle kırsal yapısını korumaktadır. Turizm amaçlı gelişme batıda Çınaraltı adı verilen mevkide kamu dinlenme tesisleri (Millî Eğitim Bakanlığı, Anadolu Üniversitesi, Bayındırlık Bakanlığı tesisleri ve İzcilik Kampı), konaklama tesisleri (2 pansiyon 200 yatak, 1 motel 200 yatak) ve tatil konutlarının yapıyla olmuştur. 1960'lı yıllarda boş sayılan (sadece 1 ev) ve son 10 yılda yoğunlaşan yapılaşma çizgisel bir uzanışla, batıdan Narlı'ya bitmiş durumdadır. Karacaali Köyü ile B.Kumla arasında yer alan yüksek kıyıda, 3 küçük koy da tatil konutlarıyla yapılaşmaya açılmıştır.

Narlı köyü kıyının en küçük nüfuslu köyü olup, kıyıda beton yapıların arkasında iki katlı ahşap dolgu tipinde evler bulunmaktadır. Köy doğuda Karacaali'ye doğru, tatil konutlarıyla gelişmiş, konaklama tesisi bulunmayan bu kesimde, 1989 da tamamlanan barınak yatların barınması için uygundur. Narlı batısında Dalıyan Burun ve Sarı Burun arasında bulunan Ayazma koyu ve batıya doğru Selvi, Çakaldere, Küçübük koyları yapılaşmaya açılmamıştır.

Kıyıda 400 m. içeride bulunan Kapaklı köyüne ait "Dereağzı" adı verilen iskele çevresinde 1960'lı yıllarda birkaç ev bulunmaktaydı. Köy 1 km. uzunluğunda bir kıyı şeridi olan "ova mevki"sinde yeni yapılan evler ve tatil konutlarıyla yayılmaya başlamıştır. Tatil konutları (130 adet) bu ovada diğer kıyılardan farklı olarak, seyrek bir yayılma göstermektedir. Çok katlı sitelere isteğin azalması, yazlık konutların iki katlı villalar (dublex) şeklinde yapılmasına yol açmıştır. Konaklama tesisi olarak 1 pansiyon (35 yatak) bulunmaktadır. Seyrek yapılaşma, iç kısımda karayoluna doğru yayılmakta, Kapaklı köyü 2 katlı ahşap dolgu evleriyle, karayolunun diğer tarafında kalmaktadır.

Kapaklı ve Fıstıklı arasındaki yüksek kıyı, yapılaşmaya uygun olmadığından, genelde yüksekte geçen karayolu tarafından izlenen boş bir kıyı şeridi

oluşturmaktadır. Küçük koyların bir kısmında inşaat halinde (genellikle 2 katlı), tatil konutları bulunmaktadır. İlibat koyunda yapılmış ve yapılmakta olan tatil konutları, Kavacık koyunda kamu dinlenme tesisi, pansiyon ve birkaç yazlık konut, Dutluk koyunda kamping yer almaktadır.

Fıstıklı köyü kıyıdan 500 m içeride, üçgen şekilli bir ovanın yamaca yaslandığı yerde kurulmuş, balıkçılık faaliyeti nedeniyle kıyıda iskele çevresi yerleşmeye açılmıştır. Turizmle ilgili olarak kıyıda 4 pansiyon (120 yatak) ve yaklaşık 50 yazlık konut yer almaktadır. Fıstıklı kıyısının batıya doğru devamı olan Acemçeşme'de 3 motel (120 yatak) bulunmaktadır.

Armutlu-Gemlik arasındaki kıyının, turizme en erken açılan bir kesimi de, Armutlu kıyısıdır. Kıyının deniz turizminde kullanımı, kumsalın çadırılı kullanımıyla olmuş, 1960'lı yıllarda Armutlu kıyısında iskele çevresinde 20 eve ilaveten 4 pansiyon yapılmıştır. Yıllarda kumsalında 1960 da yerli halktan birisinin kendisi için yaptırdığı tek odadan oluşan konut, odalar ilavesiyle günümüzde de kullanılan kıyının ilk moteli olmuştur. Çevre halkın çadırılı kullandığı Yıllarda kıyısına 1979 da 1 motel daha yapılmıştır. 1984 de yapılan imar planıyla orman, tarım ve yerleşmenin sınırı çizilmiş ve 5 kata kadar izin veren plana göre Armutlu iskelesi çevresi, Yıllarda kıyısı ve Tavşantepe yamaçları yapılaşmaya açılmıştır.. Armutlu kıyısında yapılaşma yamaçlara tırmanırken, iskele çevresinde turizmle ilgili olarak, küçük bir rekreasyon iş alanı gelişmeye başlamıştır (2 pastane, 7, lokanta, 2 çay bahçesi). Armutlu doğusunda, yüksek bir kıyı önünde dar bir plajı olan 2,5 km uzunluğunda Yıllarda kıyısı, B. Yılanlı Dere ağzına kadar, kesintisiz beton siteler halinde, apartman katlarından oluşan tatil konutlarıyla dolmuş durumdadır. Armutlu Dere ağzının batısına geçerek, Tavşantepe'ye doğru ilerleyen yapılaşma, kıyıda Sığlar koyu ve Handere koyuna doğru gelişirken, Tavşantepe'nin yamaçlarını kaplamaktadır. Tatil konutları Armutlu'da mevsimlik nüfus artışına neden olmakta, yaz aylarında nüfus 20-25 bine ulaşmaktadır. Konaklama tesisleri deniz turizmi ve kaplıca turizmine hizmet etmektedir (6 pansiyon 1500 yatak, 2 motel 60 yatak).

Sonuç olarak, Gemlik şehrinde sanayi gelişmekte olduğundan, turizm, kırsal yerleşmelerin kıyısında gelişmektedir. Kıyının kullanımı daha çok rekreasyon amacıyla yapılan tatil konutlarıyla olmaktadır. Turizm, Armutlu'da sıcaksu kaynaklarına bağlı olarak kaplıca turizmiyle başlamış deniz turizmi kumsallara bağlı olarak çadırlarla ve günlük gidiş-gelişlerle yapılırken, deniz tatil konutlarını kıyıya çekmiş, K.Kumla'da başlayan yapılaşma batıda Narlı'ya kadar, Armutlu kıyısında Yıllarda kıyısını içine alarak çok katlı beton sitelerle işgal edilmiştir. (Şekil 2) Turizme daha geç açılan orta kesimdeki tatil konutları, daha çok iki katlı villa şeklindedir. Turistik konaklama tesislerinde K. Kumla, Karacaali, Kapaklı, Fıstıklı, Armutlu (kaplıca dahil), Gemlik'le beraber 4000 yatak bulunmaktadır (%52 pansiyon, % 48 motel-otel).

#### **Tatil Konutları ve Coğrafi Çevre İlişkileri:**

Yoğun kentsel yaşamın yıpratıcı etkisinden uzaklaşmak ve tatil yapmak isteyen-

lerin, kentlerin devamlı yerleşim alanı dışında, dinlenme fırsatlarını (hafta sonu, resmi, tatil, yıllık izin vb.) değerlendirmek için kullandıkları konutlara tatil konutları denilmektedir. Yoğun kullanım mevsimi yaz olduğu için "yazlık konut" veya asıl konuta göre "ikinci konut" olan bu konutların kullanımı, asıl konuta yakınlığı oranında artmaktadır. Rekreasyon amacıyla yapılan bu konutların, şehrin devamlı yerleşim sahası dışında, genellikle az nüfuslu küçük yerleşmelerin çevrelerini seçmeleri ortak özellikleridir. Kırsal alan üzerinde kurulum, mevsimlik artan nüfusun hizmetlerini karşılamak için, zamanla şehrsel bir özellik kazanırlar, yakınındaki büyük bir şehrin tatil yeri olmasına rağmen, kırsal yapısını koruyabilen turizm merkezlerinden ayrı olarak, şehir özelliği gösterirler.

Türkiye'de tatil konutlarının artışı, 1980'li yıllardan itibaren, turizm olayının gelişmesi, tatil konutlarının yatırım aracı olarak görülmesi, turistik tesislerde ailelerin tatil yapmalarının pahalı olması, ikinci konut edinme rekabeti, büyük kentlerde çalışanların rekreasyon ihtiyaçlarının artması ve tatilin toplumsal gereksinime dönüşmesi gibi nedenlere bağlanabilir. Türkiye'de geleneksel olarak "yayla evi"nin bir şekli olan ikinci evler, iklim ve rekreasyon olanaklarıyla kıyıları en uygun yerler olarak seçmektedir. Bu şekliyle tatil konutlarında tatil, yaylacılığın deniz seviyesine inışı olarak tanımlanabilir. Kıyılarda, kırsal yerleşmelerin çevresinde önce seyrek olarak başlayan yapılaşmanın yoğunluk kazanması, coğrafi çevreye, kıyının beton yığınlarına dönüşmesi, bitki örtüsünü tahribi, tarım arazilerinin yerleşmeye açılması, kırsal ekonomilerin yapısını değiştirmesi, mevsimlik nüfus artışının yarattığı kirlilik vb. yollarla zarar vermektedir.

Kıyıların doğal niteliği bozulabilir bir yapıya sahiptir. Sanayi, yerleşme ve turizm faaliyetleri kıyının doğal çizgisini, bitki örtüsünü, bozabilir, hava ve su kirliliği yaratabilir. Kıyılarda yapılaşma İmar Kanunuyla düzenlenirken, 1982 Anayasasının "Kıyılarda sahil şeritlerinin kullanılma amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir" maddesine göre (43. madde) ilk kıyı kanunu 1984 yılında çıkarılmıştır. Kıyıda yapılaşma yasaya göre yapılan kıyı ve kıyı şeridi tanımına bağlı olmaktadır. Kıyı ile ilgili tanımlar, bilimsel olarak da incelenmiş ve tanımlara yeni boyutlar kazandırılmıştır (ERİNÇ 1986, EROL 1989, HAKYEMEZ 1989). Yasada belirlenen kıyı ile ilgili tanımlara EROL, denizel kıyı kenar çizgisini ilave ederek, kıyının yeniden tanımını yapmış ve kıyının iklim etkisi altında bulunan kıyı boyu düzlükleri olan kıyı kuşağının, kıyıda yararlanma bakımından korunması gereken kuşak olması gerektiğini önermiştir<sup>31</sup>.

1984 Kıyı Kanunu (3086 sayılı), kıyı şeridinin genişliğini kıyı kenar çizgisinden itibaren 10-30 m arasında (imar planı olan yerlerde 10 m, diğer yerlerde 30 m) kabul etmişti. Yapıların kıyı kenar çizgisine 10 m veya 30 m.ye kadar yaklaşması, kıyı şeridinden faydalanmayı kısıtlayan ve kıyı kirlenmesini artıran bir uygulama olduğu için, bu kanun 1986 yılında iptal edildi. Yeni kıyı kanunu çıkıncaya kadar, kıyılarda yapılaşma için Bayındırlık ve İskan Bakanlığının 1987 de yayımladığı Genelge uygulanmıştır<sup>32</sup>. 1990 da çıkan ikinci Kıyı Kanunu (3621 sayılı), kıyı şeridini uygula-

<sup>31</sup> O. Erol "Türkiye'de Kıyıların Doğal Niteliği, Kıyının ve Kıyı Varlıklarının Korunmasına İlişkin Kıyı Kanunu Uygulamaları Konusuna Jeomorfolojik Yaklaşık" Bülten, sayı. 6, 1989, s. 40.

<sup>32</sup> R. Keleş, Kentleşme Politikası (Ankara, 1990), s. 440

ma imar planı olan yerlerde 20 m, köy yerleşik alanlarında 50 m, iskân dışı alanlarda 100 m. olarak belirlemiştir. Bu kıyı kanununda 1992 yılında değişiklik yapılarak, kıyı şeridinin genişliği uygulama imar planı ilk defa yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskân dışı alanlarda 100 m. olarak belirlenmiştir. Kıyı şeridinin 50 m. genişliğinde birinci bölümü ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme ve rekreatif yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları kullanmak üzere düzenlenebilir. Birinci Bölümden sonra 50 m. genişliğinde ikinci bölümde, toplumun yararlanmasına açık günlük turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları ve arıtma tesisleri yapılabilir.

1970'li yıllarda İmar Kanunu, 1980'li yıllarda değiştirilen Kıyı Kanunlarıyla düzenlenen kıyılarda yapılaşma, kıyı kanununun son şeklini aldığı 1992 yılına kadar tartışmalı ve düzensiz olarak devam etmiştir. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1979-1983) kıyılarda ikinci konut yapımını önlemek amacıyla yasal düzenlemelere ilişkin çalışmaların sonuçlandırılması kabul edilmiştir<sup>33</sup>. V. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1985-1989) ikinci konut sorunu ihmal edilmiş olmakla beraber, şehir yerleşme alanlarının gelişmesi, sanayi ve turizm amaçlı yapılaşma, tarım topraklarına doğru olduğundan, tarım arazisi olarak tesbit edilen yerlerde dağınık yapılaşmaya izin verilmeyecektir ilkesi kabul edilmiştir<sup>34</sup>. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1990-1994) "kıyı şeridinin faydalı ve ekonomik kullanımını düzenlemek maksadıyla ve sahil şeridlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararını gözeten master plan hazırlanacaktır" ve "kıyılarda yapı yoğunlaşmasını önleyecek yeni bir yasal düzenleme için gerekli çalışmalar yapılacaktır" ilkelerinin kabul edilmesi olumlu olmuştur<sup>35</sup>. Çünkü kıyılarda yapıların kıyı şeridindeki yaklaşma sınırı kadar, şehircilik açısından yapı yoğunlukları da önemlidir.

Bu alanda son çalışma, kıyı alanlarının dengeli, uzun verimli ve etkin bir biçimde ve kaynağı yok etmeyen düzeyde kullanılmasını sağlamak ve bu konuda çalışma yapan kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliğini güçlendirmek için "Kıyı Alanları Yönetimi Türk Millî Komite"sinin kurulmasıdır<sup>36</sup>. Komitenin amaçları arasında, bu konudaki bilimsel araştırma projelerine, yayınlara katılmak, desteklemek, yayın yapmak, bilgi ve verilerin toplandığı bir merkez oluşturmak, mevcut ve ileride oluşacak sorunları tanımlamak, incelemek, izlemek ve bu sorunların çözümü için çalışmalar yürütmek, benzer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak, bu konuda eğitim programlarının geliştirilmesine katkıda bulunmak ve kamuoyunu bilgilendirmek gibi çok faydalı işlevler yer almaktadır.

Türkiye'de tatil konutlarının 1989 yılında envanteri çıkarılmış, kıyıda yer alan 17 ilde yapılan sayım sonucu 102.000 ikinci konut tesbit edilmiştir<sup>37</sup>. Bu konutların illere dağılımında, Mudanya ve Gemlik kıyıları tatil konutlarıyla dolu olan Bursa 7. sıradadır (Muğla 20.155, Aydın 17.354, İçel 12.531, İzmir 11.738, Balıkesir

<sup>33</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), s. 432

<sup>34</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, V. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), s. 165.

<sup>35</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), s. 312 ve 315.

<sup>36</sup> Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türk Millî Komitesi yönetmeliği, (Resmî Gazete, 18. 1. 1993), s.

14.

<sup>37</sup> Turizm Bakanlığı, İkinci Konut Envanteri 1989, s.6.

7902, Kocaeli 7169, Bursa 5898 adet). Tatil konutlarının tek ev veya dublex (çift katlı) olması en uygun şekli oluştururken, kırsal yapıya uymayan ve rekreasyonel özellik göstermeyen apartman katları en fazla sayıdadır. Tatil konutlarının Ege Denizi kıyılarından sonra en fazla yer aldığı Marmara Denizi kıyıları, tatil konutlarında apartman sayısı bakımından birinci sıradadır. Türkiye kıyılarında 1989 da sayılan 102.400 ikinci konutun, 46.640 tanesi apartman katı, bunun 19.544 tanesi Marmara Denizi kıyısında (% 19). Gemlik Körfezi kuzey kıyısında da B. Kumla-K. Kumla kıyısı ve Armutlu'nun Yılandar kıyısı, Narlı-Karacaali arasında tatil konutları, apartman katı olarak yapılmıştır. 1989 da K. Kumla'da, ikinci konutların çoğunluğu apartman katı olarak sayılmıştır (4621 apartman katı, 19 çift katlı, 1 tek katlı konut). Sadece 4578 nüfusu (1990 yılı) olan bu köyün yalısı, apartman katı şeklindeki tatil konutu sayısında Türkiye'de birinci sıradadır. (4621 apartman katı) Yalova (4289), İçel-Merkez-Mezitli köyü (3537) ve Gebze-Bayramiç diğer yoğun yerlerdir. (3000)

Gemlik Körfezi kuzey kıyısı, jeomorfoloji, iklim, bitki örtüsü, yerleşim özellikleri ve ekonomik yapısıyla, kırsal turizm için uygun olmasına rağmen, çekicilik yaratan bu özelliklerini tatil konutlarının beton yığınlarına dönüşmesiyle bazı kesimlerde kaybetmiş (B.Kumla-Gemlik, Armutlu-Yılandar, Narlı-Karacaali), bazı kesimlerde kaybetmek üzeredir (Fıstıklı-Kapaklı). B. Kumla-K.Kumla ovası, içeriye doğru 2,5-3 km. genişlik gösteren kıyının, en geniş ovası olmasına rağmen, tatil konutları plansız bir gelişme sonucu, kıyıya koşut olarak çizgisel bir gelişme göstermiştir. Dalgaların hareket sahası içinde kıyı çizgisinin hareketliliği ile, tatil konutlarının beton bir duvar gibi çizgisel uzanması büyük bir çelişki oluşturmaktadır. Sıkışık bir kıyı bölgesi ve denizle görsel ilişki kuramayan arkadaki geniş ova çekiciliğini kaybetmiştir.

Tatil konutlarının, kentlerdeki asıl konuttan farklı olarak kırsal özellik göstermesi gerekirken, kentsel yaşamın konforunu yansıtan apartman katları şeklindeki tatil konutları, kendilerini buraya çeken kırsal yerleşimle büyük bir çelişki oluşturmuştur (7-8 katlı beton siteler ve bitişiğindeki köylerde ahşap, kerpiç karışımı 2 katlı evler). Tatil konutları, tarım alanları üzerinde yerleşmeden ayrı olarak kurulduğundan kırsal yerleşmelerin yapısını bozmamış, bunların yanında kentsel yerleşim alanları yaratmıştır.

Tatil konutlarının kuruluşunda rekreasyon tesisleri yapımı düşünülmemiştir. Denizin rekreasyonel faaliyetlerinden faydalanmak için, kıyıyı seçen tatil konutlarının, kendilerine güneşlenme olanağı sağlayacak plaj tesisleri, rekreasyon olanağı sağlayacak yeşil alanları yoktur. Gençlerin ilgisini çekecek eğlence ve spor tesislerinin olmayışı, bu konutların daha çok üçüncü yaş grubu tarafından kullanılmasına yol açmaktadır. Amatör balık avcılığı, yüzme dışında en çok seçilen rekreasyonel faaliyettir.

Tatil konutları, toprak değerlendirmesinde enflasyon yaratmış ve değerli tarım arazilerinin satılmasına neden olmuştur. Köylerin asıl geçim faaliyeti olan zeytinlikler gerilediğinde, yerleşmelerin kırsal ekonomik yapısında değişiklik olacaktır. De-

niz kirliliği de diğer bir ekonomik faaliyet olan balıkçılığı geriletmektedir.

Gemlik Körfezi deniz taşımacılığı bakımından uygun koşullara sahiptir. Gemlik Limanı bu amaçla kullanılmaktadır. Gemlik'te gelişen sanayinin, hammadde temini, ihracat ve ithalat kolaylıkları, hinterlandın genişliği gibi nedenlerle, taşımacılıkta deniz yoluna ağırlık vermesi yüzünden, yeni bir limanın yapılması kaçınılmaz olmuştur (Gempport). Gelecekte bu yoğun deniz ticaretinin yarattığı deniz kirliliği, tatil konutları için daha da olumsuz olacaktır. Deniz alanının bir diğer kullanımı da Gölcük Deniz Üssü'nün denizaltı eğitim alanı olmasıdır. Zaman zaman su üzerine çıkan denizaltı, Armutlu'da iskeleye yanaşmakta ve gruplar halinde gezilmektedir.

Gemlik Körfezi kuzey kıyısındaki tatil konutları, en fazla doğuda Bursa, Eskişehir, Ankara, batıda İstanbul'dan seçilmektedir. Bunun nedeni tatil konutlarının asıl konuta yakınlığı ve ulaşım olanaklarıdır. Batı kıyılarının İstanbul ile denizyolu bağlantısı, İstanbul'dan ilgi görmesine yol açmaktadır. Armutlu'nun İstanbul ile denizyoluyla 3 saat, Yalova ve Çınarcık'tan da karayolu - denizyolu bağlantılı 3 saatlik bir uzaklığı bulunmaktadır. Başlangıçta Türkiye'de tatil konutu seçiminde asıl konuta yakınlık başlıca etken olurken, ulaşım olanaklarının gelişmesi, temiz deniz ihtiyacı gibi nedenlerle uzak yerlerden de seçilmektedir (Ankara, İstanbul gibi şehirlerden artık Muğla, İçel, İzmir kıyıları tercih edilmektedir).

Tatil konutlarının apartman katları şeklinde yapılması ve yoğunluğu, turizmi olumsuz etkilemektedir. Turistik tesisler bu yapılaşmadan uzak küçük koyları seçmektedirler. Büyük şehirlerin beton yığınlarından kaçan turistler için, bu kıyı çekici değildir. Tatil konutlarında yapılan tatil, turistik tesislerde yapılan tatilden farklı özellik göstermektedir. Tatilciler ihtiyaçlarını (ağırlama, eğlence) kendileri karşılarlar. Bu durum da ağırlama ve eğlence tesislerinin fazla gelişmemesine yol açmaktadır. Turistleri oyalayacak etkinlikler motellerin kendi içinde karşılanmaktadır. Gemlik'e gelen turist sayısı çok azdır (637 yabancı, 16.545 yerli, 1991 yılı) Sadece tatil için sınırlı bir sürede kullanılan tatil konutlarının kullanılabilir hale getirmek ve Türkiye turizminde yatak arzını artırmak için, araştırmalar yapılmış ve bir işletme modeli tesbiti yapılmıştır. Fakat yabancı turistlerin artış gösterdiği ve geceleme sayısının yüksek olduğu yerlerde, yatak kapasitesini artırmak amacıyla taşıyan bu uygulama, Armutlu-Gemlik kıyısı için uygun değildir. Çünkü bu kıyının geceleme sayısı diğer kıyılara göre oldukça düşüktür: Kuşadası geceleme 922-855 (668.493 yabancı, 254.362 yerli), Marmaris geceleme 926.976 (749.603 yabancı, 213.373 yerli), Gemlik geceleme 28.988 (2412 yabancı, 26.576 yerli)<sup>38</sup>

Gemlik Körfezinin kuzey kıyılarının kullanımı tarım (zeytincilik), turizm (konaklama tesisleri), rekreasyon (tatil konutları), yerleşme (köyler) olarak gruplandırıldığında, en yoğun kullanım şekli tatil konutları yoluyla olmaktadır. Tatil konutlarının bir özelliği de çoğunluğunun apartman katları şeklinde yapılmış olmasıdır, Kıyıya çok yakın olarak yapılan bu konutlar, 1992 de çıkan yeni Kıyı Kanununa göre çoğunlukla kıyı şeridi içinde kalmaktadır. Diğer kullanım

<sup>38</sup> Turizm Bakanlığı, Konaklama İstatistikleri Bülteni 1991

şekilleriyle karşılıklı ilişkiler içinde olan tatil konutları, tarımı, zeytinlikleri gerileterek, turizmi ve rekreasyonu şehirleşmeye yol açarak olumsuz etkilemekte Gemlik'te gelişen sanayiden olumsuz etkilenmektedir.

### SONUÇ:

Bu araştırmadan elde edilen bulgulara dayanılarak aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

Armutlu-Gemlik arasındaki kıyıda turizm, Armutlu kaplıcasının kullanımıyla Kaplıca turizmi şeklinde başlamış, alçak kıyı ovalarının kumsalları, deniz turizmi bakımından ilgi çekmiş ve rekreasyon amacıyla tatil konutları yapımı başlamıştır. Tatil konutları yapımı, kıyıya bağımlı kalarak çizgisel bir yoğunluk gösterdiğinden, kıyı arkası çekiciliğini kaybetmiş, içeriye doğru yapılaşma olanağı bulunurken, öncelikle yoğun yapılaşmanın olduğu kesime yakın olan küçük koylar ve yüksek kıyılar önündeki dar ve uzun plajlar yapılaşmaya açılmıştır. Küçük koylarda, yapılaşma, burundan buruna sınırlanarak, yay şeklinde içeriye kıvrılan koyda, plajın genişliğine göre gelişme göstermektedir. Yüksek kıyılar önünde de karayolu ve deniz arasındaki dar plajda, kesintisiz bir yapılaşma görülmektedir. Halbuki bu yapıların karayolunun diğer tarafına yapılması daha uygun olacaktır. Henüz tatil konutlarına açılmayan koylar bulunmasına rağmen az sayıdadır. Kıyının kullanımında B.Kumla-K.Kumla, Narlı-Karacaali, Armutlu-Yıldızlar arası yoğun kullanılan kıyı, Fıstıklı ve Kapaklı kıyılarındaki koylar orta yoğunlukla kullanılan kıyılardır.

Yerleşim tarihi Eskiçağ'a inen ve savaşlarla el değiştiren kıyıda "Ören Turizmi" bakımından ortaya çıkarılmış kalıntı bulunmamaktadır. Yerleşmeler, Osmanlı Dönemine ait tarihi evler dışında tarihi yapılar bakımından da zengin değildir. Günümüzde yerleşmeler, nüfus ve ekonomik faaliyetler bakımından kırsal yapısını korumakta, tatil konutlarını kıyıya çeken bu özellikleri, tatil konutlarının yarattığı şehirleşme ile büyük bir çelişki oluşturmaktadır. Kıyıda, kıyıya yakın olarak kurulan köylerde veya kıyının yaylası özelliğindeki orman köylerindeki iki katlı ahşap dolma (dolgu malzemesi kerpiç, tuğla) tipindeki evler kırsal turizm için uygun olduğundan pansiyon olarak kullanılabilir, bu açıdan korunmaları gerekir. Kırsal dokuyu ve doğal güzellikleri, yapılaşmaya yol açmadan mevcut olanakları kullanan yumuşak turizm veya alternatif turizm için kullanmak gerekir.

Bütün kıyının ekonomik faaliyet olan zeytinliklerin satılması, tatil konutları yerli halka bir geçim kaynağı da yaratmadığından işsizlik, göç gibi yeni sorunlar yaratmaktadır. Balıkçılık köylerin asıl geçim kaynağı olmakla beraber Gemlik Körfezindeki kirlilikten olumsuz etkilenmekte, zeytincilikle geçinen ve zeytinliklerini satan K.Kumla köyünden Gemlik'e çalışmaya gidenler olmaktadır.

Tatil konutlarının mevsimlik nüfus artışı, tarımsal ürünler için önemli bir pazar oluşturmasına rağmen, köylerde tarla tarımı gelişmediğinden bundan faydalanamamaktadır. Körfezin kuzey kıyılarında sanayi tesislerinin kurulmayışı, turizm

için uygun olurken, Gemlik şehrinde gelişen sanayi tesislerinin atıkları denizi kirletmektedir. Turizm kullandığı kaynaklar açısından (bitki örtüsü, temiz hava ve deniz) sanayiden uzak alanlarda gelişme gösterebilir. Sanayi tesislerinin yarattığı hava ve su kirliliği yanında, imalat sırasında oluşan gürültü ve sanayinin ulaşım sisteminde yarattığı yoğunluk da turizm için olumsuzdur. Gemlik Limanı, taşımacılıkta kullanılan kamyonlarla, şehir içinde büyük bir karmaşaya yol açmaktadır. Yeni liman tamamlandığında, hinterlandı geniş olduğundan bu yoğunluk daha da artacaktır. Bu açıdan Gemlik şehrinde turizmin gelişmesi olanaklı görülüyor.

Karayolu ulaşımının gelişmesi, motorlarla yapılan taşımacılığa son vererek kıyıdaki iskelelere bu işlevini kaybettirmiştir. Asıl işlevi balıkçılık olan bu iskeleler, yatların demirlemesiyle yeni bir işlev kazanmışlardır. Aynı şekilde balıkçı barınakları da yatların geceleme için uygundur. Yat turizminin gelişmemesinin nedeni, artan deniz kirliliği ve kıyıdaki aşırı betonlaşmadır.

Tatil konutları, modern anlamda bir rekreasyon tesisi olmayıp, kendisini çeken rekreasyon kaynaklarına zarar vermektedir. (kumsal, deniz). Tatil konutları yaklaşık 4 ay (Haziran-Eylül) mevsimlik nüfus artışına neden olmaktadır. Fakat bu nüfusun rekreasyon gereksinimini (yürüyüş, güneşlenme, açık hava sporları) karşılayacak kumsal, tatil konutlarıyla kaplanmıştır. Kıyıda yeşil alan ayrılmamış, yüksek siteler, arkada kalan meyve bahçeleri ve zeytinlikleri görmeyi engellemiştir. Kullandıkları kaynakları tüketen tatil konutları, sahipleri tarafından büyük ölçüde satışa çıkarılmıştır.

Kıyının tatil konutlarıyla kaplanması turizmi de olumsuz etkilemektedir. Konaklama tesislerinin yatak kapasitesi az sayıdadır (4000 yatak). Gelen turist sayısı ve geceleme sayısının da az olması yüzünden, tatil konutlarının Türkiye'nin diğer kıyılarında olduğu gibi, turizmde yatak kapasitesinin artırılması amacıyla kullanılması mümkün değildir.

Sonuç olarak, kıyıları turizm ve rekreasyon amacıyla kullanabilmek için, kıyı boyunca çizgisel bir yapılaşma yerine, doğal ortamla ve kırsal çevreyle uyum içinde derinlemesine bir yapılaşma olmalı, geniş bir alanı etkileyen sanayi tesislerinin ve ticari deniz taşımacılığının yoğun olduğu kıyılardan kaçınılmalı, tatil konutlarında çok katlı ve yoğun yapılaşmaya izin verilmemelidir.



## KAYNAKÇA

- AKARTUNA, M. 1968. *Armutlu Yarımadasının Jeolojisi*. İ.Ü. Fen Fakültesi Monografileri. sayı. 20, 105 s, İstanbul.
- ARDEL, A. 1943. "Marmara Bölgesinin Güneydoğu Havzalarının Morfolojik Karakterleri" Türk Coğrafya Dergisi, sayı. 2, s. 160-173, İstanbul.
- ARDEL, A. 1948-1949. "Armutlu Yarımadası-Jeolojik ve Morfolojik Etüd" Türk Coğrafya Dergisi sayı. XI-XII, s. 35-78, İstanbul.
- ARDOS, M. 1979. *Türkiye Jeomorfolojisinde Neotektonik*. İ.Ü. Yay. no. 2621, 228s. İstanbul.
- ARDOS, M. 1984. *Türkiye Ovaları*. Cilt I.İ.Ü Yay. no. 3263, 208 s. İstanbul.
- BAYRAKTAR, A. -M. KORZAY-A.SELÇUK, 1992. *Türk Turizminde Pansiyonculuk ve İkinci Konutların Turizm Amaçlı Kullanımı* (Seminer, Tebliğ ve Tartışmalar, Şubat 10-11 1989, Çeşme-Izmir), Boğaziçi Üniv. İstanbul.
- BİLGİN, T. 1967. *Samanlı Dağları*, İ.Ü. Edebiyat Fak. Yay. no. 1294, 194 s., İstanbul.
- BULGUÇ, H. 1980 "Kıyı Kaynaklarının Kullanımı ve İkincil Konut Talebinin Yarattığı Kaynak İsrarı" 1979 Kuşadası Sempozyumu Bildirileri, s. 207-214, Ankara.
- DARKOT, B. TUNCEL, M. 1981. *Marmara Bölgesi Coğrafyası*. İ.Ü. Coğrafya Ens. yay. no. 118, İstanbul.
- DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ. *Dış Ticaret İstatistikleri* 1990. Ankara.
- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI. *IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı* (1979-1983), Ankara.
- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI. *V. Beş Yıllık Kalkınma Planı* (1985-1989), Ankara.
- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI. *VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı* (1990-1994), Ankara.
- ERİNÇ, S. 1986. "Kıyılardan Yararlanmada Hukuki Düzenlemelere Jeomorfolojinin Katkısı; Jeomorfoloji Dergisi, sayı. 14, s. 1-5, Ankara.
- EROL, O. 1989. "Türkiye'de Kıyılarının Doğal Niteliği, Kıyının ve Kıyı Varlıklarının Korunmasına İlişkin Kıyı Kanunu Uygulamaları, Konusuna Jeomorfolojik Yaklaşım" İ.Ü. Deniz Bilimleri Coğrafya Enstitüsü, BÜLTEN, sayı. 6, s. 15-46, İstanbul.
- GÜNGÖRDÜ, M. 1985. "Güney Marmara Bölümü (Doğu Kesimi) Bitki Örtüsünün Coğrafi Şartları" İ.Ü. Edebiyat Fak. Coğrafya Dergisi, sayı. 2, s. 77-94, İstanbul.
- HAKYEMEZ, Ş. 1989. "İki Kanun, İki Yasal Boşluk" Jeomorfoloji Doğa-İnsan-Planlama sayı. 3, s. 28-31, Ankara.
- HİDRO-KLİMATOLOJİ KÜRSÜSÜ. 1971. *Türkiye Maden Suları 2*, Marmara Bölgesi, 213 s. İstanbul.
- KANTAR, M. *Çağdaş Marmara Zeytinciliği*, Marmara Birlik Yay. no.1.
- KARTAL, K. 1980. "Türkiye Kentlerinde ve Kıyılarında Toprak Kullanımı Düzeni ve Çözümler" 1979 Kuşadası Sempozyumu Bildirileri, s.1-28, Ankara.
- KAYACIK, H. 1957. "Gemlik Körfezi Kıyılarındaki Fıstıkçamı Meşcereleri ve Bunlar Üzerinde Müşahadeler" İ.Ü. Orman Fak. Der. cilt 7, sayı 1, Seri A, s. 7-21, İstanbul.
- KELEŞ, R. 1992. *Kentleşme Politikası*, 510 s, Ankara.
- KOCATÜRK, U. 1983. *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronojisi*, Ankara.
- KORÇA, P. 1992 "Environmental Consequences of Tourism Development on the Turkish Coastline" Architecture of Soft Tourism (Trabzon 3-6 September 1992, Seminar, Yıldız Univ. Karadeniz Technical Univ), İstanbul.
- MERÇİL, E. 1985. *Müslüman -Türk Devletleri Tarihi*, İ.Ü. Yay. no. 3316, 392s, İstanbul.

- ÖZGÜÇ, N. 1977 "Sayfiye Yerleşmeleri: Gelişme ve Başlıca Özellikleri" İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı. 22, s. 142-162, İstanbul.
- ÖZKAN, B. 1989. "Türk Turizminin Önemli Kaynağı Deniz ve Kıyılarına İlişkin Sorunlar" Turizm Yıllığı 1987, s. 77-85, Türkiye Kalkınma Bankası Yay. Ankara.
- PITCHER, D.E. *An Historical Geography of the Ottoman Empire*, Leiden Netherland, 1972.
- PLINIUS, *Naturalis Historia*, (çev. H. Racham, W.H.S. Jones, D.E. Eichholz), 1-10 vol. (Leob), London.
- RAMSAY, W.M. *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası* (çev. M. Pektaş), 1970, 560 s. İstanbul.
- SEVİM, A. 1990. *Anadolu Fatih Kutalmışoğlu Süleymanşah*, Türk Tarih Kurumu Yay. Ankara.
- STEWIG, R,- *Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları* (Çev. R. Turfan-M.Ş.Yazman), 1970, İstanbul.
- TURİZM BAKANLIĞI, 1990, *İkinci Konut Envanteri 1989*, Sosyo-Ekonomik ve İstatistik Araştırma Şube Müdürlüğü, yay. no. 1990/3, Ankara.
- TURİZM BAKANLIĞI, 1992, *İkinci Konutların Turizm Amaçlı İşletme Modelinin Tesbiti Araştırması*. Yatırımlar Genel Müd. Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Baş. yay. no. 1992/2, Ankara.
- TURİZM BAKANLIĞI, *Konaklama İstatistikleri Bülteni 1991*, Ankara
- TÜRKİYE ÇEVRE VAKFI, 1991, *Türkiye'nin Çevre Sorunları 1991*, Ankara.
- ÜLKER, İ. 1988 *Türkiye'de Sağlık Turizmi ve Kaplıca Planlaması*. Kültür ve Turizm Bakanlığı yay. no. 1006, Ankara.
- UZUNÇARŞILIOĞLU, İ. H, 1982. *Osmanlı Tarihi I. Cilt* (4. Baskı) Ankara.
- YALÇINLAR, İ. 1970 "Batı Anadolu'nun Strüktür ve Relief Şekilleri Üzerine Müşahedeler" İ.Ü. Ed. Fak. Coğ. Ens. Dergisi sayı. 17, s.69-92, İstanbul.

#### KANUN VE YÖNETMELİKLER:

- Kıyı Kanunu* (3086 sayılı kanun), Resmi Gazete 1.12.1984, s. 15-18
- Kıyı Kanunu* (3621 sayılı kanun), Resmi Gazete 17.4.1990, s. 1-4
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik*, Resmi Gazete 3.8.1990, s. 55-64.
- Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun* (3830 sayılı kanun), Resmi Gazete, 11.7.1992, s. 19.
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik*, Resmi Gazete 13.10.1992, s. 7-12.
- Kıyı alanları Yönetimi (KAY) Türk Milli Komitesi Yönetmeliği*, Resmi Gazete, 18. 1. 1993, s, 14-17